MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70198 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 43 / 05. OKTOBER 2023

WRC Chile: Tänak-Sieg & Toyota-Titel

# Ford kann doch noch gewinnen

Superbike-WM in Portimão

## Bautista kurz vor der Meisterparty

GTWC Endurance Cup in Barcelona

## Sieg für Ferrari, Titel für Mercedes

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 43

MotoGP: Regenschlacht in Motegi

## Jorge Martín bringt Spannung in die WM

Formel 1: Sergio Pérez im Interview

## Was ist das Geheimnis von Max Verstappen?

DRM-Finale: Stemweder Berg

## Marijan Griebel feiert den dritten Titel

# Inhalt

## Automobil:

**Formel 1** Interview mit Red Bulls Nummer zwei Sergio Pérez **S. 4**
**Formel 1** Das Schneckenrennen um P7 der Konstrukteure **S. 6**
**Formel 1** Kommentar: Die Machtkämpfe unter Teamkollegen **S. 8**
**Formelsport** Aktuelles aus F1, IndyCar und Formel E **S. 9**
**F1-Historie** Schumis Pannen-WM-Finale in Suzuka 1998 **S. 10**
**Sportwagen** GTWC Endurance-Titel für Mercedes-Trio **S. 12**
**Sportwagen-WM** Großes Update zum Alpine-Programm **S. 14**
**Sportwagen** Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 15**
**Rallye-WM** Tänak feiert seinen zweiten Chile-Triumph **S. 16**
**Rallye-WM** WRC2 Chile und weitere Hintergründe **S. 20**
**Rallye** DRM-Finale mit Sieg und Titel für Marijan Griebel **S. 22**
**Tourenwagen** NASCAR Talladega und aktuelle News **S. 24**
**Truckracing** EM-Finale in Jarama mit neuem Kiss-Rekord **S. 26**

## Motorrad:

**MotoGP** Japan-Sieger Martín verkürzt im WM-Duell **S. 28**
**MotoGP** Weitere News und Ergebnisse aus Japan **S. 30**
**Moto2-WM** Asiatisches Duo siegt vor WM-Favorit Acosta **S. 32**
**Moto3-WM** Masía bezwingt seine beiden WM-Rivalen **S. 34**
**Superbike-WM** Bautista jetzt so gut wie Weltmeister **S. 36**
**Superbike-WM** Ergebnisse aus Portimão und Nachrichten **S. 38**
**Offroad** MX Masters Dreetz und Speedway-WM Torun **S. 40**
**Offroad** Enduro-WM Portugal und weitere Nachrichten **S. 42**

## Leserservice:

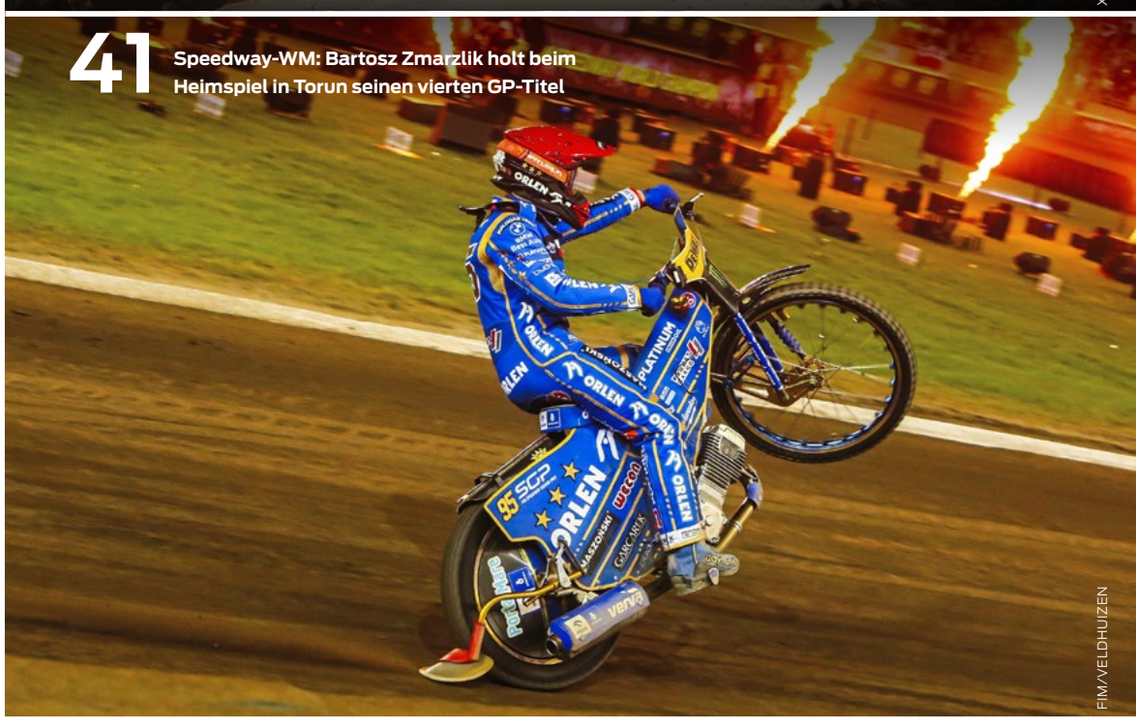
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

**36** Superbike-WM: Ducati jubelt über den Markentitel, die Fahrer-WM ist für Bautista aber noch nicht ganz durch

DUCATI

**20** Rallye-WM: Oliver Solberg feiert bei seinem letzten WRC2-Start des Jahres einen klaren Sieg in Chile

XPB



**41** Speedway-WM: Bartosz Zmarzlik holt beim Heimspiel in Torun seinen vierten GP-Titel

FIM/VELDHUIZEN



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Editorial

Die Sportwagen-WM (WEC) will und muss ihr BOP-Konzept für die Hypercar-Topklasse 2024 neu anpassen. Der Fokus soll auf einer Plattform-BOP liegen.

Die Informationslage nach dem BOP-Krisengipfel von letzter Woche Donnerstag in Paris (siehe Seite 15) ist zugegebenermaßen noch ein wenig dünn. Doch die Kernaussage, dass sich der WM-Veranstalter ACO und die Weltmotorsportbehörde FIA für 2024 auf den Ausgleich der beiden startberechtigten Hypercar-Plattformen LMH (WEC) und LMDh (IMSA) konzentrieren wollen, passt zu Andeutungen von ACO-Präsident Pierre Fillon im Rahmen des letzten WM-Laufs in Fuji. Dort sagte der Franzose: „Wir müssen die beiden Konzepte enger zusammenbringen und sicherstellen, dass auch die LMDh-Autos siegfähig werden."

In der laufenden WEC-Saison haben die beiden LMDh-Vertreter Cadillac und Porsche drei dritte Plätze herausfahren können, sämtliche Siege gingen an die LMH-Fraktion. Der Rückstand der US-Hypercars war so groß, dass man auch von chancenlos sprechen kann. Für 2024 steigt der Druck auf das BOP-System, denn mit Lamborghini, Alpine/Renault und BMW erhöht sich das WM-Kontingent der LMDh-Wagen auf fünf Marken – und die werden nicht dauerhaft hinnehmen, dass sie in der WEC bestenfalls als Staffage für die Siege der LMH-Marken dienen.

Das haben mittlerweile auch ACO und FIA erkannt, was als Fortschritt zu werten ist. Der Fokus auf die Plattform-BOP hat mehrere Implikationen: Erstens wird es keine individuelle BOP-Fahrzeugeinstufung der Marken mehr geben. Das macht Sinn, denn in der Regel sind sowohl die LMH-Autos als auch die LMDh-Wagen aufgrund der Engmaschigkeit der Regelwerke etwa gleich schnell. Der einzige Ausreißer nach unten war bisher Peugeot mit dem 9X8, doch die Franzosen wollen ihr Auto für 2024 grundlegend überarbeiten – und damit hoffentlich ihre technischen Defizite im Vergleich zu Toyota und Ferrari beheben.

Damit die Fokussierung auf die Plattform-BOP funktionieren kann, muss parallel die fortwährende technische Weiterentwicklung über sogenannte Joker-Nachhomologationen gestoppt werden. Es kann nicht sein, dass die Hypercar-Hersteller ihre Fahrzeuge jedes Jahr optimieren, weil es sonst der BOP unmöglich gemacht wird, einen vernünftigen Ausgleich bei der Performance herzustellen.

In der IMSA-Serie sind Nachbesserungen in der LMDh-Klasse nur aus Sicherheits- oder Haltbarkeitsgründen erlaubt und erfordern die Zustimmung der Gegner. In der WEC hat es eine Flut an Optimierungen für die LMH-Wagen von Toyota und Peugeot gegeben. Die Plattform-BOP bedeutet, dass jede Anpassung für alle Autos einer Subklasse gilt. Wenn also die LMH zu schnell sind, bekommen sie weniger Gewicht und Leistung – und zwar alle LMH-Hersteller. Somit wäre ausgeschlossen, dass man jedem Hersteller eine Extrawurst brät – wie 2023 in Le Mans. Der Teufel liegt zwar im Detail, doch rein theoretisch sollte die Plattform-BOP zu einer klaren Verbesserung führen.

**Marcus Schurig**
**Redakteur**

**12** **GTWC Europe: Ferrari-Doppelsieg und Mercedes-Titel beim Endurance-Finale**

GTWC

## MSa-Paddock

**NACHTRAG AUS OSCHERSLEBEN**
Weil das Paddock letzte Woche schon voll war, liefern wir eben diese Woche nach, dass Redakteur Michael Bräutigam (r.) den EuroNASCAR-Event in Oschersleben zum Austausch mit der Szene nutzte – unter anderem mit 3F-Teamchef Dennis Hirtz.

**MIT DEN SIEGERN FEIERN**
MSa-Reporterin Dian Sulistiyowati musste beim Grand Prix von Japan alleine zurechtkommen. Umso mehr freute sie sich nach dem Doppelsieg von Somkiat Chantra und Ai Ogura, mit denen sie ein sehr freundschaftliches Verhältnis pflegt.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Pérez kämpft mit dem Red Bull. Das resultiert oft in schlechten Startplätzen

WILHELM

Sergio Pérez steht im Schatten von Max Verstappen. Wie er damit umgeht, warum sich das Auto seit Barcelona anders anfühlt, und was er für den Rest der Saison plant, erzählt uns der Mexikaner im Interview.

Von: **Michael Schmidt**

**Sie fahren im dritten Jahr für Red Bull. Wie schwer war im Rückblick der Wechsel vom Mittelfeld-Team Racing Point zu einem Topteam?**
Es war eine Herausforderung. Ich kam in ein Team, in dem das Konzept des Autos deutlich anders ist als das, was ich gewohnt war. Sowohl von der Fahrzeugabstimmung her als auch vom Fahrstil oder beim Reifenmanagement. Die Autos von Red Bull machen ihre Rundenzeit auf eine andere Weise als ein Racing Point oder ein Mercedes. Weil sie vom Konzept her unterschiedlich sind.

**Ist es in einem großen Team nicht möglich zu sagen: Lasst Max das Auto so fahren, wie er will, und mich, wie es mir am besten passt?**
Das ist sehr schwer umzusetzen. Formel-1-Autos haben ein sehr schmales Fenster, in dem sie funktionieren. Das macht es unmöglich, mit ein und demselben Grundkonzept zwei komplett unterschiedliche Abstimmungen zu fahren. Oder die Aerodynamikbalance umzubauen. Es gibt Momente, in denen ich das Gefühl habe, dass ich auf natürliche Weise meinen Speed finde, und dann gibt es aber auch wieder die Momente, in denen ich mich anpassen muss und nicht alles automatisch geht.

**In welchem Punkt haben Sie in den letzten zweieinhalb Jahren am meisten gelernt?**
Wie Red Bull arbeitet, auf was sie Wert legen, auf was nicht. Ich wurde dadurch ein kompletter Fahrer. Das wird mir in meiner weiteren Karriere helfen, weil ich einen größeren Blickwinkel auf viele Dinge gewonnen habe.

**Sie galten früher als Reifenflüsterer. Warum haben Sie jetzt beim Reifenmanagement mehr Probleme als Verstappen?**
Weil Reifenmanagement in einem Red Bull zu 100 Prozent an-



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# „Nicht schnell genug angepasst“

ders funktioniert als in einem Racing Point. Du musst auf ganz andere Dinge achten. Hätte ich das vor drei Jahren schon gewusst, wäre ich damals noch besser gewesen.

**Es ist ein Muster, seit Sie bei Red Bull sind: Sie beginnen die Saison stark, lassen dann aber nach. Warum ist das so?**
Meistens war es so, dass mir das Auto zu Saisonbeginn entgegengekommen ist. Alles kam natürlich zustande. Dann kam der Moment, wo ich mehr darüber nachdenken musste, wie ich mit dem Auto fahren muss, um schnell zu sein. Das hat mich zurückgeworfen. Dieses Jahr war Barcelona die Wende.

**Was ist da passiert?**
Es gab ein Upgrade am Auto. Aber es wäre zu einfach, es nur darauf zu schieben. Die Ingenieure tun sich selbst schwer zu erklären, wie diese oder jene Modifikation an der Aerodynamik diese oder jene Änderung in der Fahrcharakteristik nach sich zieht, mit der sich einer der Fahrer vielleicht schwerer tut als der andere. Sie bringen Upgrades, um das Auto schneller zu machen. Es wurde ja auch schneller. Nur ich habe mich schwerer getan, das Auto zu fahren. Das ist auch anderen Fahrern schon passiert. Weil eine bestimmte Charakteristik nicht so zu deinem Fahrstil passt. Dann musst du dich anpassen. Ich habe das nicht so schnell geschafft, wie ich eigentlich sollte.

**Kann man das nicht mit dem Setup des Autos korrigieren?**
Wenn du das versuchst, dann passiert meistens das Gleiche: Das Auto ist für dich zwar einfacher zu fahren, aber auch langsamer.

**Bei Verstappen ist in Baku offenbar das Gegenteil passiert. Nach seiner Aussage hat er im Rennen Dinge gelernt, die ihm danach einen Vorteil gebracht haben.**
Es hat damit zu tun, wie das Auto ausbalanciert ist, wie er es fährt, und wie er die Reifen schont. Was er auch immer in der Balance des Autos gefunden hat: Er fühlt sich in diesem Rahmen wohl.

**Der Crash in Monte Carlo war für Sie eine Art Wendepunkt. Was genau war an dem Unfall so schlimm?**
Weil ich mir den Unfall nicht erklären konnte. Und als ich dann ein paar Tage später nach Barcelona kam, hatte ich das Gefühl, ein anderes Auto zu fahren.

**Warum haben Sie in der Qualifikation mehr Probleme als im Rennen?**
Wenn die Reifen kalt sind oder die Bedingungen sich ändern, dann wirkt es sich stärker aus, dass ich das Auto nicht auf natürliche Weise fahren kann. Im Rennen legt sich das dann. Weil sich mit dem ganzen Reifenmanagement die Art und Weise ändert, wie man das Auto fährt.

„Die Ingenieure bringen Upgrades, um das Auto schneller zu machen. Es wurde auch schneller, nur ich habe mich schwer damit getan, es zu fahren.“

Sergio Pérez

**Warum ist der Vorsprung von Red Bull im Rennen dann größer als in der Qualifikation?**
Weil wir die Reifen besser schonen. Wir haben offenbar Dinge gefunden, die die anderen nicht haben. Für mich ist das Reifenmanagement natürlich schwerer als für Max. Ich muss mich im Rennen nach vorne arbeiten und attackieren. Da überhitzt man leicht mal die Reifen. Deshalb ist es sehr schwer, meine Stärke im Rennen zu zeigen. Aber das liegt jetzt in der Vergangenheit.

**Wie meinen Sie das?**
Ich komme seit ein paar Rennen wieder besser mit dem Auto zurecht. Die schwierigen Zeiten liegen hinter mir, auch wenn die Bedingungen schwierig sind.

**Wann ist Ihnen die Wende gelungen?**
Ich glaube, der GP Ungarn hat den Umschwung gebracht. Wir haben hart daran gearbeitet, ein Setup zu finden, sodass ich mich im Auto wieder mehr zu Hause fühle. Abgerechnet wird am Sonntag in Abu Dhabi. Wenn ich eine gute zweite Saisonhälfte hinlege, dann wird vergessen sein, was dazwischen passiert ist.

**Dann gab es aber wieder Rückschläge in Singapur und Japan. Was ist da passiert?**
Wir wissen immer noch nicht genau, warum wir in Singapur so langsam waren. Die Strecke ist ziemlich einzigartig. Wir haben ein paar Ideen, können die aber in diesem Jahr nicht mehr verifizieren. Eine Rolle spielt sicher, dass wir uns mit den falschen Informationen auf das Wochenende vorbereitet haben. Das Auto fühlte sich schon im Simulator schlecht an. Und daraus wurde dann das falsche Setup geboren.

**Warum lief es im Rennen besser?**
Ich weiß gar nicht, ob es im Rennen besser lief. Ich war die meiste Zeit im Verkehr. Dann fährst du die Strategie, die dir das Rennen aufzwingt. Weil es schwieriger ist, die Reifen am Leben zu halten. Die Balance des Autos war etwas besser. Mehr kann ich nicht sagen.

**In Suzuka ist der Red Bull wieder zum Leben erwacht. Aber nicht für Sie. Warum?**
Wir haben am Freitag einige Dinge mit dem Setup probiert, und das hat offensichtlich nicht so funktioniert. Das müssen wir verstehen. Ich hätte gerne auf eine andere Weise zum Gewinn des Konstrukteurs-Titels beigetragen. Aber der Start war schon schlecht. Von da an ging es für mich immer weiter bergab. Ich hatte große Probleme mit dem Grip auf der Vorderachse. Ich wollte bremsen, aber dann bin ich in Magnussen reingerutscht. Das war offensichtlich mein Fehler. Die Kollisionen haben das Auto so stark beschädigt, dass wir aufgeben mussten. Für das Team war es ein großartiger Tag. Das ist ein ganz spezieller Titel für ein Team, das einfach auf allen Ebenen top ist.

**Als Folge Ihrer schlechten Startplätze sind Sie im Rennen gezwungen zu überholen. Ist es aus Ihrer Sicht mit den Groundeffect-Autos einfacher geworden?**
Es ist definitiv einfacher, anderen Autos zu folgen. Aber je mehr Abtrieb dazukommt, umso mehr verwässert das.

**Ist es schwieriger, diese Autos zu verstehen?**
Nicht schwieriger. Aber man muss seinen Fahrstil schon stark anpassen. Weil die Autos deutlich schwerer geworden sind, weil der Abtrieb und die Reifen viel stärker reagieren, wenn das Auto rutscht oder quersteht.

**Wie groß ist der Druck, im besten Auto zu sitzen und Verstappen als Teamkollegen zu haben?**
Das ist hart. Aber wenn du für Red Bull fahren willst, musst du damit leben und mental sehr stark sein, um das zu überleben.

**Wenn Sie Ihre Runden mit denen von Verstappen vergleichen: Wo gewinnt er auf Sie?**
Hauptsächlich in den schnellen Kurven. Es gibt aber kein eindeutiges Muster.

**Es heißt, dass Verstappen mit Übersteuern kein Problem hat, Sie aber schon. Stimmt das?**
Lassen Sie es mich so sagen: Wenn das Auto zum Übersteuern neigt, dann vergrößert sich der Abstand zwischen uns. Andersherum bin ich viel näher dran.

**Was macht Verstappen so gut?**
Wir müssen alle hoch schätzen, was Max da leistet. Das Niveau, auf dem er zurzeit fährt, ist extrem hoch. Jedes Wochenende 100 Prozent abzuliefern, egal welche Bedingungen. Wenn du sein Teamkollege bist, ist das schwer zu verdauen.

**Was ist Ihr Ziel für den Rest der Saison?**
Die Form zu finden, die ich zu Saisonbeginn hatte, und noch ein paar Rennen zu gewinnen. ■

## Sergio Pérez

**Geburtstag:** 26.01.1990
**Geburtsort:** Guadalajara
**Herkunftsland:** Mexiko



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Schnecken-Rennen

Im Tabellenkeller der Formel 1 kämpfen Haas, Williams, Alfa Romeo und Alpha Tauri um den siebten Platz. Das Rennen wird erst in den letzten Rennen des Jahres entschieden.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel 1 ist dieses Jahr eine Vier-Klassen-Gesellschaft. Vorne fährt Red Bull alles in Grund und Boden. Dahinter wechseln sich Mercedes, Ferrari, Aston Martin und McLaren in der Verfolgerrolle ab. Alpine hängt im Niemandsland der Tabelle fest. Und ganz am Ende liefern sich Williams, Haas, Alfa Romeo und Alpha Tauri ein Schnecken-Rennen, bei dem hart um jedes WM-Pünktchen gekämpft wird.

Nach 16 von 22 Grands Prix hat Williams die besten Karten, sich den siebten Platz und die damit verbundenen Prämienmillionen zu sichern. 20 seiner 21 Punkte sammelte das britische Traditionsteam bei den vier Rennen in Montreal, Silverstone, Zandvoort und Monza. An dieser Liste erkennt man auch schon das Problem: Der FW45 ist ein Auto, das nur schnelle Strecken kann. Die einzige Ausnahme bildete der Niederlande-Grand-Prix, wo die Ingenieure bei schwierigen kalt-feuchten Bedingungen ein perfektes Setup fanden.

Nicht nur das Auto ist etwas eindimensional, auch die Fahrerpaarung. Alle 21 Zähler gehen auf das Konto von Alex Albon. Der Thailänder ist die Lebensversicherung von Williams. Er nimmt alles mit, was auf der Straße liegt. Teamkollege Logan Sargeant hat den Speed, macht in entscheidenden Momenten aber einfach noch zu viele Fehler. Der letzte endete im Suzuka-Qualifying mit einem heftigen Crash, dessen Reparaturkosten im siebenstelligen Bereich liegen.

> 16 Punkte trennen Williams auf Platz 7 von Alpha Tauri auf Rang 10. Die großen Teams ließen zuletzt aber kaum etwas Zählbares für die Hinterbänkler liegen.

## Williams hofft auf Vegas

Das einzige große Upgrade des Jahres wurde in Montreal gezündet. Es schlug voll ein. Im Rest der Saison ist keine Entwicklung mehr geplant. Williams muss versuchen, mit wenigen Ersatzteilen über die Runden zu kommen. Teamchef James Vowles gab zu, dass die Fabrik aktuell Carbonteile nur in zwei Autoclaven backe, weil eines der Geräte momentan defekt ist. Zum Vergleich: Mercedes kann auf fünf Vakuum-Öfen zurückgreifen.

Beim Blick auf den restlichen Kalender hoffen die Verantwortlichen vor allem auf das Grand-Prix-Spektakel in Las Vegas. Bei



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

**Noch hat Williams Vorsprung vor den Gegnern im Tabellenkeller. Doch die Entwicklung des FW45 wurde bereits eingestellt**

XPB

**Haas setzt alle Hoffnung auf die B-Version des VF-23, die in Austin debütiert**

WILHELM

**Alfa will im Kampf um Platz 7 noch bis Las Vegas Upgrades nachschieben**

MOTORSPORT IMAGES

**Alpha Tauri ist Letzter, hat aber aktuell das schnellste Auto im Hinterfeld**

dem nagelneuen Stadtkurs handelt es sich um ein ultraschnelles Layout mit vielen langen Geraden, das ein ähnliches Abtriebslevel wie Monza verlangt. Auch die kühlen Temperaturen, die beim Nachtrennen erwartet werden, könnten dem FW45 in die Karten spielen.

Neun Punkte hinter Williams hält sich Haas aktuell auf dem achten Platz. Teamchef Günther Steiner wäre wohl schon froh, wenn seine Mannschaft diese Position verteidigen könnte. Die Bilanz von einem Pünktchen in den letzten sieben Rennen spricht eine eindeutige Sprache. „Bis Austin befinden wir uns im Überlebensmodus“, erklärte Kevin Magnussen zuletzt in Suzuka.

Das ganze Team hofft, dass die letzte Ausbaustufe des Haas VF-23 beim Heimspiel in Texas voll einschlägt. Es handelt sich um einen kompletten Konzeptwechsel, bei dem der US-Renner neue Seitenkästen und einen neuen Unterboden bekommt. „Es gibt schon einen Ausblick auf das 2024er-Modell. Es geht uns vor allem darum, so viel wie möglich zu lernen. Wir wissen aber noch nicht, wie groß der Fortschritt ausfallen wird“, sagte Steiner zum Last-Minute-Umbau.

## Problem Reifenverschleiß

Die B-Version soll auch das Problem der launischen Aerodynamik beseitigen. Die Ingenieure haben festgestellt, dass der Luftstrom beim aktuellen Auto je nach Fahrzustand mal besser, mal schlechter anliegt. Vor allem in Kurven oder im Verkehr beklagen die Piloten massive Abtriebsverluste. Das führt auch zu dem Problem mit erhöhtem Reifenverschleiß im Rennen.

Nur zwei Punkte hinter Haas lauert bereits Alfa Romeo auf Rang 9. Auch das Team aus Hinwil konnte zuletzt kaum Erfolgserlebnisse einfahren. In Singapur schoben die Ingenieure ein großes Upgrade nach. Auf dem speziellen Stadtkurs passte aber das Setup nicht. In Suzuka deuteten starke Zeiten im dritten Training an, zu was der umgebaute C43 fähig ist, doch dann verbockten es die Fahrer in der Quali. „Das Potenzial für den Einzug ins Q2 oder Q3 war da, aber wir müssen die Runden auch zusammenbekommen, wenn es darauf ankommt“, ärgerte sich Chefingenieur Xevi Pujolar.

Von den Startplätzen 16 und 19 lagen Punkte in weiter Ferne. Und dann wurde Valtteri Bottas auch noch in zwei Unfälle verwickelt. Guanyu Zhou zerstörte sich einen Frontflügel, weil er im Startgetümmel von einem Carbonteil getroffen wurde. „Es lässt sich aber positiv festhalten, dass die Pace im Rennen besser war als die unserer direkten Konkurrenten“, analysierte der Chinese.

Die Ingenieure blicken optimistisch auf den Endspurt. Wenn nicht wieder irgendwas dazwischenkommt, sollte es auch irgendwann mit Punkten klappen. „Das Upgrade funktioniert. Das Auto ist schneller. Das sehen wir in den Daten“, betont Pujolar. Um eine letzte Attacke zu starten, sollen weitere Modifkationen bis Las Vegas nachgeschoben werden. „Wenn wir nicht weiter Gas geben, können wir uns den siebten Platz abschminken. Der bleibt unser Ziel.“

Neben Alfa Romeo hat auch Alpha Tauri in Singapur eine große Ausbaustufe gezündet. Liam Lawson konnte damit direkt auf Rang 9 fahren und erste WM-Punkte sammeln. Trotzdem liegt der Rennstall aus Faenza mit nur fünf Zählern immer noch abgeschlagen auf dem letzten Platz im Konstrukteurspokal. Unter den vier Hinterbänklern scheint der AT04 aber aktuell die beste Pace zu haben. Das bewies auch der achte Startplatz von Yuki Tsunoda in Suzuka. Zum Glück für die direkte Konkurrenz kamen die Red-Bull-Youngster am Ende nur auf den Positionen 11 und 12 ins Ziel und verpassten WM-Punkte damit nur knapp.

Aufgeben gilt aber auch hier nicht. Nach Monaco, Silverstone und Singapur ist für Austin die vierte Upgrade-Welle geplant. „Wir hatten von Saisonbeginn an Probleme mit der Stabilität des Autos am Kurveneingang. Das konnten wir mit jedem Upgrade lindern. Dazu haben wir Abtrieb hinzugewonnen, ohne den Luftwiderstand zu erhöhen“, verrät Technik-Direktor Jody Egginton.

Die Ingenieure sind zufrieden, wie man das Auto nach verkorkstem Start im Jahr zurück in die Erfolgsspur geführt hat. Das große Manko sei laut Egginton aber die Punkteausbeute. „In den Qualifyings hatten wir im Schnitt das achtschnellste Auto. In einigen Rennen verhinderte Pech mehr Zählbares. Und dann mussten wir auch noch mit einigen Fahrerwechseln zurechtkommen. Unser Ziel für den Rest des Jahres lautet, Williams noch einzuholen. Das wird nicht einfach. Ich erwarte einen harten Fight.“ ■



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Die rasenden Beziehungskrisen

Die Weltmeisterschaft ist entschieden. Doch in den teaminternen Duellen steckt immer noch viel Feuer, wie der Japan-Grand-Prix gezeigt hat.

Von: **Elmar Brümmer**

Jeder gegen jeden, das ist ein bewährtes Prinzip der Formel 1, und es gilt nicht bloß auf der Piste. Bei Mercedes wissen die Führungskräfte nicht nur genau, wer ihr direktes Gegenüber bei Red Bull oder Ferrari ist, sie haben eine Zeitlang auch das Bild des direkten Gegners mit im Teamrucksack getragen. Höchstleistungssportarten mögen bei einer Generation in Verruf geraten sein, die bei den Bundesjugendspielen aus Rücksicht auf individuelle Befindlichkeiten lieber auf Ergebnisse verzichten mag. Im Motorsport wäre das undenkbar. Da wird jedes Stück Strecke in Sektoren zerlegt, um am Ende die perfekte Runde zusammenzukleben. Jede Zwischenzeit hat höchste Priorität. Und mal ehrlich, sonntags nur zum reinen Vergnügen im Kreis zu fahren – wie politisch unkorrekt wäre denn das?

Keine Angst, die Gefahr besteht nicht. Dafür sorgt schon das Reglement: Ein Formel-1-Team besteht aus zwei Fahrern. Ausdrücklich nicht erwähnt ist, dass es sich um zwei Freunde handeln muss. Damit ist der Grundsatz klar: Es geht ums Gegensätzliche. Wie herrlich das funktioniert, war kürzlich in Suzuka zu betrachten. In Japan holt zwar schon die Strecke das Beste aus allen Fahrern heraus, aber noch besser kommt es, wenn zwei Fahrer eines Rennstalls auf Augenhöhe um die Wette rasen.

Das ist ein Gefühl, das bei Max Verstappen mittlerweile weitestgehend in Vergessenheit geraten sein dürfte. Aber während da einer ganz vorn mit sich allein um die Wette fährt, arten die Zweikämpfe dahinter aus. Jetzt, wo das Titelrennen fast gelaufen ist, denken die Ingenieure an die Konstruktionen fürs nächste Jahr – und die Fahrer auch: Warum nicht die Chance nutzen und im internen Duell mit dem Kollegen die Machtverhältnisse klären?

Manchmal kracht es, aber häufig funkt es, manchmal auch beides. George Russell hatte jede öffentliche Bravheit abgelegt, als er nach mehreren rüden Abwehrversuchen von Lewis Hamilton ins Mikrofon ätzte: „Gegen wen fahren wir hier eigentlich? Gegen uns – oder die anderen?“ Am Ende war die Situation dann umgekehrt: Hamilton drängelte, aber Russell wollte die Anweisung zum Platztausch nicht befolgen. Bis es hieß: „George, das ist ein Befehl!“ Teamchef Toto Wolff, nach einer Operation zu Hause im Krankenbett, hatte ein Machtwort gesprochen. Fortsetzung folgt. Vielleicht sogar mit wechselnden Rollen.

> „Wir kämpfen nicht um Positionen in der Fahrerwertung. Da liegen wir weit auseinander. Es geht darum, in der Teamwertung vor Ferrari zu bleiben.“
>
> Lewis Hamilton, Mercedes

Freie Fahrt, das klingt wunderbar. So ethisch, aber auch so theoretisch. Zuletzt haben sie das bei Ferrari ganz gut hinbekommen, mal war Carlos Sainz im Vorteil, mal Charles Leclerc. Aber der Puls bei Teamchef Fred Vasseur ist nur dann ausgeglichen, wenn nix passiert. Dafür gibt es keine Garantie. Seit der Spanier den Lauf hat, gerät Leclercs Stellung als Lieblingskind in Gefahr. Und was es bedeuten kann, zwei sich wild attackierende Piloten unter Kontrolle zu behalten, da kann sich Vasseur gern mal bei Toto Wolff (Hamilton vs. Rosberg) oder Christian Horner (Vettel vs. Webber) erkundigen.

Stichwort Beziehungskrisen: Alarmstufe Orange! McLaren hat in letzter Zeit offenbar einiges richtig gemacht, passend zum Turnaround des Autos zeigt sich auch die Fahrerwahl als zukunftsweisend. Lando Norris, der schon davon träumt, der nächste britische Weltmeister zu werden, hat mit dem Rookie Oscar Piastri einen Kollegen, der vielleicht der kaltschnäuzigste Aufsteiger seit Michael Schumacher ist. Nachgeben im internen Duell gilt auch hier nicht. Die Sitten werden rauer, der Tonfall härter. Eine Stellvertreter-WM, die uns noch länger beschäftigen wird.

Auch etwas weiter hinten geht es um den Führungsanspruch. Der Konkurrenzkampf zwischen Pierre Gasly und Esteban Ocon ist das Einzige, was bei Alpine noch intakt ist. Gasly sollte auf der letzten Runde den zuvor überlassenen Platz an Ocon zurückgeben. Die Welt hörte mit, jedenfalls das, was nicht unter dem Piepton verschwand. Am Ende dann die klare Anweisung: „Pierre, das ist kein Witz. Mach es einfach.“ Das letzte Wort ist auch hier noch nicht gesprochen, das nächste Widerwort wird kommen. Wir freuen uns drauf. ■

## RETURN TO SENDER

**Eskalierende Teamduelle**

Normale Rivalität oder über dem Limit? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

XPB

**Stallregie oder kämpfen lassen? In Suzuka rauchten gleich an mehreren Kommandoständen die Köpfe**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

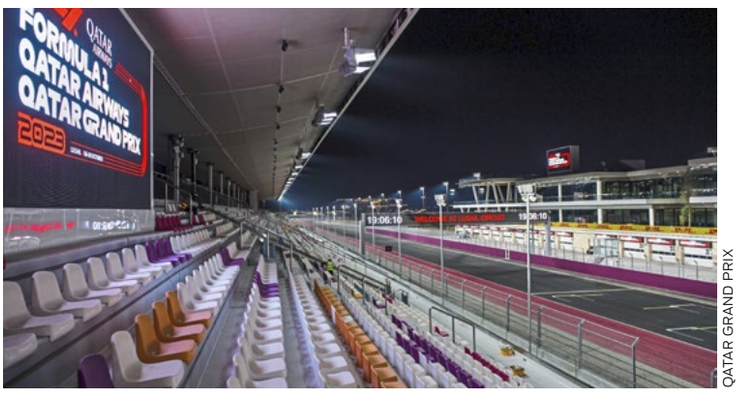
# Renovierung fertig

Vor dem zweiten Auftritt der Formel 1 in Katar wurden an der GP-Strecke in Losail größere Umbau-Arbeiten vorgenommen. Kurz vor dem Rennen ist die Renovierung nun abgeschlossen.

Von: **Tobias Grüner**

Als die Formel 1 im November 2021 zum ersten Mal nach Katar reiste, handelte es sich nur um eine Notlösung in Corona-Zeiten. Mit einem Jahr Pause steht nun der zweite Besuch der Königsklasse vor der Tür. Und da hat sich das kleine Königreich am Persischen Golf deutlich mehr herausgeputzt. Wie im Zehn-Jahres-Vertrag (bis 2032) mit der Formel 1 festgeschrieben, wurden umfangreiche Upgrades durchgeführt.

In nur sieben Monaten Bauzeit haben die Veranstalter die komplette Infrastruktur modernisiert. Die Streckenführung ließ man unverändert, dafür wurden die kompletten 5,38 Kilometer neu asphaltiert. Investiert wurde in mehr Sicherheit und eine bessere Lichtanlage. Die Zuschauerkapazität erhöhte sich dank neuer Tribünen auf 53 000 Plätze. Laut Streckendesigner Hermann Tilke wurde zudem das größte Boxengebäude im ganzen Formel-1-Rennkalender gebaut. Die Expansion wurde auch nötig, weil die WEC 2024 erstmals in Katar Station macht. ■




QATAR GRAND PRIX

**In Katar wurde massiv in die Infrastruktur der Grand-Prix-Strecke investiert**

Formel 1

# Newey blickt zurück

In einem Podcast-Interview auf der offiziellen Formel-1-Webseite hat Adrian Newey zugegeben, dass er zwei Angebote von Ferrari ablehnte.

Von: **Joel Lischka**

Alter schützt nicht vor Erfolgen. Mit den beiden Titeln in dieser Saison haben Autos von Adrian Newey bereits 25 WM-Pokale gesammelt. Trotzdem blickt der Design-Guru nicht ganz happy auf seine Karriere zurück. Im Podcast-Interview mit der F1-Webseite bedauert der Brite, dass er es nicht geschafft hat, für Ferrari zu arbeiten. Nach Neweys Aussage habe es drei Gelegenheiten zu einem Wechsel nach Maranello gegeben. Das erste Angebot stammt aus den 1980er-Jahren, als er den March 85C für die IndyCar designt hatte. Newey blieb der Chassis-Manufaktur March treu und ging mit dem Team in die Formel 1, ehe er zu Williams wechselte.

Am heißesten war der zweite Flirt mit der Scuderia: „1993 war sehr verlockend. Ich bin nach Maranello geflogen. Jean Todt hatte dort gerade als Teamchef angefangen. Er fragte mich, ob es eine gute Idee wäre, Michael Schumacher zu holen." Als Grund für die Absage gab Newey frühere Eheprobleme in seiner IndyCar-Zeit an, die aus den unterschiedlichen Arbeits- und Wohnorten in den USA und England resultierten.

2014 wurden erneut Gespräche geführt. „Ich wollte eigentlich gar nicht weg von Red Bull. Ich war nur frustriert, weil wir mit Renault keinen guten Motor hatten." Am Ende blieb Newey dem Team aus Milton Keynes treu. Er bedauere die Absagen aber auf emotionaler Ebene. Newey gab auch zu: „Es wäre auch fabelhaft gewesen, einmal mit Lewis (Hamilton) oder Fernando (Alonso) zu arbeiten. Aber es ist leider nie passiert." ■

XPB

**Die räumliche Distanz hielt Adrian Newey von einem Wechsel zu Ferrari ab**

## NACHRICHTEN

### VORZEITIGE TITELPARTY

In Katar erwartet den F1-Zirkus das vierte Sprintwochenende des Jahres. Max Verstappen kann dabei schon am Samstag den dritten WM-Titel vorzeitig klarmachen. Es reichten lediglich drei Punkte (Platz 6) im Sprint, um die Korken knallen zu lassen.

### REIFENTEST IN MEXIKO

In Suzuka hat Pirelli einen neuen C2-Reifen getestet. In Mexiko bringen die Italiener einen Prototypen-Gummi der weichsten Mischung C5 an die Strecke. Jeder Fahrer erhält zwei Sätze für die Sessions am Trainingsfreitag.

### INDYCAR-KALENDER 2024

Die IndyCar-Serie hat ihren Spielplan für die Saison 2024 vorgestellt. Das erste von 17 Rennen findet wie üblich in St. Petersburg (10. März) statt. Für das Finale hat Nashville (15. September) den Zuschlag erhalten. Das Rennen in Texas fliegt raus. Dafür wird nach 2015 erstmals wieder in Milwaukee gefahren. Auf dem Ein-Meilen-Oval ist gleich ein Doppel-Event eingeplant.

### FORMEL-E-PILOTEN

In der Formel E haben in der vergangenen Woche einige Teams ihr neues Personal vorgestellt. Nyck de Vries feiert nach seinem gescheiterten F1-Abenteuer ein Comeback bei Mahindra. Er wird Teamkollege von Edoardo Mortara, der von Maserati kam. Dort wird Jehan Daruvala den freien Platz neben Maximilian Günther besetzen. Bei Abt Cupra kehrt Lucas di Grassi zurück. Der Brasilianer ersetzt Robin Frijns, der bei Envision andockt. Porsche hat noch nichts offiziell gemacht. Nach MSa-Information soll sich an der Paarung Wehrlein/Da-Costa aber nichts ändern.

### ZEITPLAN GP KATAR

**Training 1:** Fr. 15.30 Uhr
**Qualifikation:** Fr. 19 Uhr
**Sprint-Shootout:** Sa. 15 Uhr
**Sprint-Rennen:** Sa. 19.30 Uhr
**Grand Prix:** So. 19 Uhr



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Häkkinen stürmt vor Irvine an die Spitze. Schumacher hat beim Start von hinten schon drei Autos überholt

GP Japan 1998

# Panne vor dem Start

Michael Schumachers zweite Titelmission bei Ferrari scheiterte schon vor dem Start. Der Deutsche würgte den Motor ab. Sein Gegner Mika Häkkinen hatte freie Fahrt.

Von: **Michael Schmidt**

Das war die Story der Saison: Mika Häkkinen gegen Michael Schumacher. McLaren-Mercedes gegen Ferrari, Bridgestone gegen Goodyear. Häkkinen gehörte die erste Saisonhälfte, Schumacher die zweite. Die Rennen vor dem Finale waren ausgeglichen. Schumacher gewann in Monza, Häkkinen am Nürburgring.

Der Punktestand ein Rennen vor Schluss: 90:86 für Häkkinen. Fünf Wochen lang mussten sich die Formel-1-Anhänger gedulden, bis es in Suzuka zum großen Showdown kam. Die Ausgangsposition war einfach. Michael Schumacher musste mindestens fünf Punkte auf Mika Häkkinen gutmachen. Bei Gleichstand mit einem Ergebnis Schumacher vor Häkkinen hätten beide Fahrer zwar die identische Anzahl an Punkten und Siegen gehabt, aber Häkkinen hätte bei dieser Konstellation seinen Gegner mit drei gegen zwei zweite Plätze geschlagen.

Doch dann fiel die ganze Spannung schon vor dem Start innerhalb weniger Sekunden in sich zusammen. Beim ersten Startversuch würgte Jarno Trulli den Peugeot-Motor seines Prost ab. Der Italiener musste in die letzte Startreihe zurück. Nach einer weiteren Formationsrunde blankes Entsetzen bei Ferrari und an Millionen von Fernsehschirmen im fernen Deutschland um fünf Uhr morgens: Der Trainingsschnellste Schumacher signalisierte beim zweiten Startversuch durch Handzeichen, dass ihm der Motor abgestorben war. Der Deutsche legte den ersten Gang ein. Dann rastete die Kupplung ein. Eine Modifikation an der Kupplung und ein Bedienungsfehler waren schuld an der Startmisere. Wieder eine Formationsrunde. Der WM-Kandidat in Rot sah das Feld von hinten.

## Schumachers Aufholjagd

Häkkinen hatte als Zweiter des Trainings freie Sicht nach vorne. Die Bild-Zeitung titelte am Tag danach nicht ohne Ironie: „Deutschland stand auf, Schumi blieb liegen." An einen Sieg von Schumacher glaubten zu dem Zeitpunkt nicht einmal mehr unverbesserliche Optimisten. Sie mussten da schon auf einen Aus-

**ZAHL DES RENNENS**

**7**

Sekunden lagen zwischen Michael Schumachers Pole-Position und Ricardo Rosset auf dem letzten Platz. Der Tyrrell-Pilot scheiterte damit an der 107-Prozent-Hürde.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

fall von Häkkinen hoffen. Doch Fahrer und Technik waren in Hochform. Häkkinen führte vom Start bis ins Ziel. Michael Schumacher wühlte sich durch das Feld und tauchte ab der 22.Runde an dritter Stelle auf. Da ihn nur noch Ferrari-Kollege Eddie Irvine von Spitzenreiter Häkkinen trennte, war Schumacher praktisch schon Zweiter. Zehn Runden später besiegelte ein Reifenplatzer rechts hinten das Schicksal des Ferrari-Piloten.

Der Weg durchs Feld war trotz der wenigen Überholstellen in Suzuka erstaunlich einfach. In der 5. Runde tauchte Schumacher bereits an siebter Stelle auf. Dann wurde es zäher. Acht Runden lang biss sich der Ferrari-Pilot an Damon Hill die Zähne aus. Da wurde noch eine alte Rechnung beglichen. Nach 14 Runden ließ sich Mika Häkkinen bereits 32,1 Sekunden Vorsprung auf seinen WM-Gegner anzeigen. Nach 27 Runden waren es immer noch beruhigende 28,5 Sekunden, obwohl Schumacher da bereits auf Platz 3 lag. Eine Kollision zwischen Toranosuke Takagi und Esteban Tuero in der Schikane legte die Zündschnur zum Reifenschaden. Schumacher fuhr sich ein Trümmerteil ein. Der Hinterreifen explodierte bei 303 km/h auf der Zielgeraden.

Nach Schumachers Ausfall war die Luft raus aus dem WM-Finale. Jetzt hätte dem Ferrari-Piloten auch ein Ausfall von Häkkinen nichts mehr gebracht. Der Finne durfte sich 20 Umläufe lang auf seinen ersten WM-Titel freuen. Schumacher hatte nach dem Fehler des Vorjahres gelernt. Damals war er nach der Niederlage beim WM-Finale abgetaucht. Diesmal erschien er als erster Gratulant für den neuen Champion Häkkinen im Parc fermé.

## RENNERGEBNIS

| Fahrer | Team | Runden | Zeit |
|---|---|---|---|
| 1. Mika Häkkinen | McLaren-Mercedes | 51 Runden | 1:27.22,535 h = 205,230 km/h |
| 2. Eddie Irvine | Ferrari | 51 Runden | 1:27.29,026 h + 6,491 s |
| 3. David Coulthard | McLaren-Mercedes | 51 Runden | 1:27.50,197 h + 27,662 s |
| 4. Damon Hill | Jordan-Mugen | 51 Runden | 1:28.36,026 h + 1.13,491 min |
| 5. Heinz-Harald Frentzen | Williams-Supertec | 51 Runden | 1:28.36,392 h + 1.13,857 min |
| 6. Jacques Villeneuve | Williams-Supertec | 51 Runden | 1:28.38,402 h + 1.15,867 min |

Schnellste Runde: Michael Schumacher (Ferrari) 1.40,190 min = 210,704 km/h

## DAS RENNEN

**GP Japan 1998, 1. November 1998, Suzuka**

| | |
|---|---|
| **Wetter:** | 20 °C, Regen, sonnig |
| **Distanz:** | 51 Runden à 5,864 km = 298,868 Kilometer |
| **Nennungen:** | 22 |
| **Gestartet:** | 21 |
| **Gewertet:** | 12 |
| **Führungswechsel:** | Start-Ziel-Sieg |
| **Pole-Position:** | Michael Schumacher (Ferrari) 1.36,293 min = 219,231 km/h |

### Ärger um Frentzen

Eddie Irvine lag von der ersten bis zur letzten Runde auf Platz 2. Er kam dem Sieger nur bis auf 6,4 Sekunden nahe, weil der seinen McLaren im Sicherheitsmodus um den Kurs trug. McLaren-Mercedes durfte doppelt feiern. Mit dem dritten Platz von David Coulthard holte das Team auch noch den Marken-Titel nach Woking. Heinz-Harald Frentzen verlor seinen 4. Platz in der letzten Runde an Damon Hill im Jordan. Danach herrschte bei Williams dicke Luft. Der Rennstall aus Grove hatte mit den Plätzen 5 und 6 zwar den 3. Platz im Konstrukteurs-Pokal sicher, doch Frentzens lahme Gegenwehr machte Frank Williams und Patrick Head wütend. Sie vermuteten, dass ihr Pilot seinem künftigen Arbeitgeber Jordan im Kampf mit Benetton um Rang 4 in der Teamwertung einen Gefallen tun wollte. „Die Servolenkung war defekt“, verteidigte sich ein erschöpfter Frentzen. ■

MOTORSPORT IMAGES

**Das Ende: Schumacher steigt nach Reifenschaden aus**

WILHELM

**Der neue Champion: Irvine und Coulthard tragen Häkkinen auf den Schultern**

MOTORSPORT IMAGES

**Aufholjagd: Schumacher im Duell mit Villeneuve, Hill und seinem Bruder**

MOTORSPORT IMAGES

**Favoritenrolle: Häkkinen ging mit vier Punkten Vorsprung ins Finale**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MERCEDES

Marciello und Gounon sind zum zweiten Mal in Folge Endurance-Cup-Champions – für Boguslavskiy ist es der erste Langstrecken-Titel

# Titel und später Frust

Das Saisonfinale des Endurance Cups der GT World Challenge sah keine dramatische Titelwende. Mit einem soliden fünften Platz nahm die Mercedes-Mannschaft Akkodis ASP den Rowe-BMW-Rivalen souverän jegliche Resthoffnung. Der Barcelona-Sieg ging an die Ferrari-Werkstruppe AF Corse, auf der Strecke passierte allerdings der AlManar-AMG zuerst die Zielflagge.

Von: **A. Cotton; P. Körner**

Bei der letzten verbliebenen Möglichkeit hat es doch noch geklappt. Nach den diesjährigen Triumphen auf der Nordschleife und in Le Mans ist Ferrari der ersehnte Renngesamtsieg im Langstreckenableger der GT World Challenge Europe gelungen. Schlussendlich war es sogar ein Doppelerfolg für den neuen 296 GT3. Auf der obersten Stufe jubelte das Pole-Setter-Trio Alessio Rovera, Robert Shwartzman und Nicklas Nielsen (#51). Auf der zweithöchsten freuten sich ihre Teamkollegen Antonio Fuoco, Daniel Serra und Davide Rigon (#71). Bester Verfolger der roten Renner war der Rutronik-Porsche mit der Nummer 96: Thomas Preining, Laurin Heinrich und Dennis Olsen belohnten sich für ein starkes Rennen.

Ferraris erster Endurance-Cup-Erfolg seit Le Castellet 2022 wurde jedoch erst durch einen Eingriff der Rennleitung möglich. Diese hatte dem im Schlussspurt führenden Mercedes des AlManar-Teams (#777) fünf Strafsekunden verpasst. Der Grund fand sich in der ersten Runde, als Maro Engel unglückselig mit dem Evo2-Lamborghini von Iron Lynx (#63) kollidiert war. Der auf dem zweiten Rang gestartete Italo-Renner von Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli und Auftakt-Fahrer Jordan Pepper erlebte nach seiner unfreiwilligen Kiesdurchfahrt ein harziges Restrennen. Engel erklärte: „Es war eine unglückliche Situation. Der Kontakt war unabsichtlich, und es tut mir auch leid. Wahrscheinlich kostet es uns den Sieg."

Wenngleich die Strafe nachvollziehbar war, gestaltete sich ihre Findung kontrovers. Ursprünglich schoben die Offiziellen die Klärung in die Zeit nach dem Rennen. Nicht mal 15 Minuten vor Ende änderten sie ihre Meinung final und verkündeten die folgenschwere Entscheidung. Luca Stolz fehlte so die Zeit, die abseits des Crashs gute Vorarbeit von Maro Engel und anschließend von Fabian Schiller in den Sieg umzumünzen.

**Das AMG-Team Akkodis ASP hielt Rowe Racing gekonnt auf Abstand. Obendrauf räumten die Franzosen auch die Gesamttitel der GT World Challenge Europe ab.**

## Zweifel früh ausgeräumt

Der eigentliche Headliner-Kampf zwischen dem Akkodis-ASP-AMG (#88) von Raffaele Marciello, Jules Gounon sowie Timur Boguslavskiy und dem Rowe-BMW (#98) von Philipp Eng, Marco Wittmann and Nick Yelloly verkam so zum Story-Nebenschauplatz. Da das Mercedes-Trio mit einem ordentlichen Vorsprung zur Titelentscheidung des Endurance Cups angereist war, brauchten die BMW-Mannen bereits im Qualifying einen Lucky Punch.

Ihr enttäuschender 13. Rang war jedoch eher ein Schlag in die Magengrube. Obwohl Timur Boguslavskiy in seinem Quali-Abschnitt Track-Limits-Nerven zeigte, war der neunte Rang Schritt eins zur Titelverteidigung von Akkodis ASP. Die Franzosen mussten Rowe so strategisch nur im Augenwinkel behalten.

Nach dem Chaos in der Auftaktrunde verwaltete das Ferrari-Duo gekonnt die zumindest teils geschenkte Doppelführung. Drei Neutralisierungen – wie üblich Full Course Yellow mit Safety Car im Anschluss – hielten das mit 54 Autos riesige Feld aber in der eröffnenden Stunde zusammen. Ein Highlight des ersten Renndrittels war ein Duell zwischen Marciello und Olsen um den vierten Platz. Nach einigen nebeneinander durchfahrenen Kurven setzte sich der Mercedes-Star



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

durch. Er schwärmte später auf seine gewohnt nüchterne Weise: „Es war ein schöner, fairer Fight mit Dennis. Ich musste so weit vorne wie möglich im Feld sein und Positionen gewinnen, damit Timur den größtmöglichen Vorsprung übernimmt."

Die dritte Gelbflaggenphase sorgte hingegen für schlechte Laune auf den Tribünen. Der Publikumsliebling Valentino Rossi ging in seinem WRT-BMW (#46) etwas zu übermütig zu Werke und verbuddelte sich samt Erfolgschancen im Kiesbett. Des einen Leid war in diesem Fall der anderen Freud: Da der Abflug kurz vor der 50-Minuten-Marke seinen unheilvollen Lauf nahm, konnte das Feld unter neutralisierten Bedingungen den Service antreten. Die Spitzen-Ferrari hatten dabei gleich mehrere Probleme und mussten ihre Führung an das Mercedes-AMG-Team AlManar abtreten. Robert Shwartzman fragte am Funk über den neuen Führenden Fabian Schiller: „Kann der was?" Und erhielt die Antwort prompt auf dem gewohnt reifenfressenden katalanischen Kurs.

Schiller zeigte einen – wie auch Shwartzman später lobte – starken Stint. Diesmal schien es, als ob der von GetSpeed betreute Renner endlich gewinnen könnte. Sowohl in Le Castellet als auch am Ring war er nur bester Verfolger. Die Markenkollegen von Akkodis ASP waren gleichzeitig ebenfalls auf der Erfolgsspur. Timur Boguslavskiy splittete nach dem Stopp das AF-Corse-Duo auf Rang 3. Durch die drei Neutralisierungen hatte sich der Rowe-BMW zwar auf die neunte Position vorgekämpft, steckte dort aber zusehends fest.

## Gute Miene bei BMW

Im Vergleich zur Auftaktstunde lief das Mitteldrittel sauber, aber überholarm ab. Die Top 3 formte sich aus dem AlManar-AMG, dem AF-Corse-Ferrari mit der Nummer 51 und den designierten Endurance-Cup-Champions von Akkodis ASP. Der zweite AF-Corse-Ferrari (#71) wurde derweil vom Rutronik-Porsche (#96) und vom Dinamic-GT-Porsche (#54) unter Druck gesetzt.

Auch die zweiten, abschließenden Stopps brachten eine größere Veränderung, als Gounon in der Nummer 88 auf den fünften Rang abrutschte. Da die rivalisierende #98 von Rowe sogar kurzzeitig hinter den zweiten WRT-BMW (#32) auf P11 zurückfiel, änderte sich jedoch nichts an den Voraussetzungen. Das hierbei allerdings verlorene Podium dürfte später trotzdem etwas geschmerzt haben.

Rund 57 Minuten vor Ablauf der Zeit verabschiedete sich der V10-Motor des Audi von Tresor Orange 1 (#40) vorzeitig mit reichlich Öl auf der Strecke. Ausgerechnet ein Markenkollege kreiselte darauf von der Strecke und erzwang die vorletzte, lange Unterbrechung. Der abschließende Endurance-Cup-Auftritt als organisierter Kundensportzweig endete für Audi Sport somit extrem enttäuschend. Die Wiederfreigabe nach langen Säuberungsarbeiten brachte nur kurze Rennaction. 18 Minuten vor Ende neutralisierte die Rennleitung zum fünften Mal das Geschehen.

Im Rahmen dessen wurde auch die Strafe für Engels Manöver finalisiert. Sein Kollege Stolz hatte bei der verzweifelten Suche nach fünf Sekunden auf zumindest den viertplatzierten Rutronik-911 zwei Gegenspieler. Der erste war die späte Wiederaufnahme der Action zehn Minuten vor Ende, der zweite zwei lokale Gelbphasen nach Abflügen. Am Ende war es demnach nur der vierte Endrang. Die Ferrari-Fahrer bedankten sich artig bei den Umständen. Sieger Shwartzman resümierte: „Wir haben die entscheidende Position beim Stopp verloren. Danach haben wir einfach unseren Job gemacht und waren konstant."

Der zusammen mit Jules Gounon erneute Titelträger Raffaele Marciello erzählte nach dem fünften Platz: „So ein fehlerloses Zusammenspiel ist normal, wenn das Team seit sieben Jahren aus denselben Ingenieuren und Mechanikern besteht. Unsere Daten waren perfekt, ich kann mich gar nicht daran erinnern, wann das Team zuletzt einen Schnitzer hatte. Timur war ebenso fehlerlos heute." Rowe-Boss Hans-Peter Naundorf überschüttete seine Mannschaft nach den Siegen in Monza und in Spa nochmals mit reichlich Lob. „Alle Fahrer haben einen fehlerfreien Job gemacht." Naundorf dürfte nach der BOP-Keule am Nürburgring aber dennoch mit reichlich Redebedarf in die Winterpause gehen.

Für Marciello wird es wohl der letzte Endurance-Cup-Titel mit Mercedes sein. Nach Macau will der zum Renn-Schweizer konvertierte Italiener verraten, wie es weitergeht. Eines ist klar: Auch dort bleibt er Titel-Favorit. ■

GTWC

**Ferrari gelang im letzten Endurance-Cup-Lauf der erste Sieg mit dem 296 GT3**

GTWC

**AlManar führte lange, wurde aber kurz vor Ende für einen Startcrash bestraft**

BMW

**Die Rowe-BMW-Titelanwärter hechelten das gesamte Rennen hinterher**

## GT WORLD CHALLENGE: ENDURANCE CUP

### FÜNFTER SAISONLAUF: BARCELONA (E)

**Länge der Strecke:** 4,657 km; **Renndistanz:** 88 Runden = 409,816 km; **Pole-Position:** Alessio Rovera, Robert Shwartzman, Nicklas Nielsen; AF-Corse-Ferrari-296-GT3 (#51): 1.39,454 min; **Schnellste Runde:** Marvin Kirchhöfer; Garage-59-McLaren-720S-GT3 (#159): 1.41,263 min

| | Klasse | Nr. | Fahrer | Team/Fahrzeug | Distanz/Rückst. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Pro | #51 | Rovera/Shwartzman/Nielsen | AF Corse/Ferrari 296 GT3 | 3:00.28,394 h |
| 2. | Pro | #71 | Serra/Rigon/Fuoco | AF Corse/Ferrari 296 GT3 | +0,422 s |
| 3. | Pro | #96 | Olsen/Heinrich/Preining | Rutronik/Porsche 911 GT3 R | +2,328 s |
| 4. | Pro | #777 | Engel/Schiller/Stolz | AlManar/Mercedes-AMG | +2,770 s |
| 5. | Pro | #88 | Marciello/Boguslavskiy/Gounon | Akkodis/Mercedes-AMG | +4,413 s |
| 6. | Pro | #54 | Engelhart/Müller/Güven | Dinamic/Porsche 911 GT3 R | +5,953 s |
| 7. | Pro | #87 | Drouet/Ferrari/Götz | Akkodis/Mercedes-AMG | +8,033 s |
| 8. | Pro | #159 | Goethe/Kjaergaard/Kirchhöfer | Garage 59/McLaren 720 S | +8,822 s |
| 9. | Pro | #25 | Gachet/Mies/Niederhauser | Saintéloc/Audi R8 GT3 | +9,795 s |
| 10. | Pro | #98 | Eng/Yelloly/Wittmann | Rowe/BMW M4 GT3 | +10,213 s |
| 11. | Pro | #32 | Weerts/Van der Linde/Vanthoor | WRT/BMW M4 GT3 | +12,228 s |
| 12. | Pro | #998 | Verhagen/Harper/Hesse | Rowe/BMW M4 GT3 | +12,576 s |
| 13. | Gold | #9 | Eteki/Panis/Di Folco | Boutsen VDS/Audi R8 GT3 | +15,874 s |
| 14. | Gold | #157 | Schumacher/Born/Zug | Winward/Mercedes-AMG | +16,878 s |
| 15. | Gold | #57 | Ward/Dontje/Ellis | Winward/Mercedes-AMG | +19,266 s |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alpine fuhr letzte Woche mit dem A424 LMDh in Aragón

ALPINE

# Gute Fortschritte

Mick Schumacher könnte im nächsten Jahr beim Alpine/Renault-Team in der Topklasse der Sportwagen-WM andocken. Wo steht das LMDh-Projekt der Franzosen? Mit welchen Fahrern will Alpine durchstarten? Und wie lief der letzte Test in Aragón?

Von: **Thibault Villemant, Marcus Schurig**

Wenn man Langstrecken-Fans fragt, wer nächstes Jahr neu in die Topklasse der Sportwagen-WM (WEC) einsteigt, dann fällt der Name Alpine/Renault seltsamerweise oft unter den Tisch, während Lamborghini und BMW deutlich präsenter sind. In Deutschland hat sich das seit dem Fuji-Wochenende der WEC Anfang September geändert: Da konnte Motorsport aktuell exklusiv berichten, dass die Franzosen in intensiven Verhandlungen mit Mick Schumacher stehen, der aktuell beim Mercedes-F1-Team als Reservefahrer unter Vertrag steht. „Seit der News-Story sind wir in Deutschland plötzlich in aller Munde“, freut sich Alpine-Sportchef Bruno Famin. Der erfahrene Langstreckenmann, der bereits 2009 mit dem Peugeot 908 als Sportchef den Gesamtsieg in Le Mans feiern durfte, will sich aber keine weiteren Updates zum Thema Schumacher aus der Nase ziehen lassen: „Wir reden, und es könnte auch bald zu einem Test kommen“, bestätigt Famin die MSa-Informationen.

Bevor wir zum aktuellen Teststand kommen, fangen wir noch mal kurz von vorne an: Bereits im Oktober 2021 verkündete Alpine/Renault die Rückkehr in die Topklasse des Langstreckensports – das letzte Mal war Renault 1978 offiziell vertreten. Als Fingerübung setzte die früh als Einsatzteam bestätigte LMP2-Mannschaft von Philippe Sinault (Signatech Alpine) einen alten Rebellion R-13 in der Topklasse ein. Das neue Auto für die Hypercar-Topklasse zeigten die Franzosen erst im Juni 2023 beim 24h-Rennen in Le Mans.

## Straffer Zeitplan für Alpine

Seither geht es im wahrsten Sinne des Wortes Schlag auf Schlag: Am 5. Juli lief der neue Motor erstmals im Oreca-LMDh-Chassis. Der 3,5 Liter große V6-Motor basiert auf einem Mecachrome-Triebwerk, das im Formelsport zum Einsatz kam. Die Kuriosität: Als einziges Turbotriebwerk im gesamten Hypercar-Feld ist der Alpine-Motor als Monoturbo und nicht als Biturbo ausgelegt.

> „Wir haben in Viry-Châtillon viel Know-how aus der Formel 1, dazu helfen wir den Nissan-Kollegen in der Formel E. Beim Thema Hybrid kennen wir uns aus.“
>
> Alpine-Sportchef Bruno Famin

Anfang August erfolgte ein gestufter Shakedown-Test: Erst gab es einen Funktionscheck auf einem kleinen Flughafen, noch ohne Bodywork, einen Tag später folgten Straightline-Versuche auf dem Flugfeld neben der Teststrecke Circuit Paul Ricard. In den folgenden Tagen spulte das Alpine-Team mit den Fahrern Nicolas Lapierre, Matthieu Vaxivière und Charles Milesi dann gut 1000 Testkilometer ab.

Letzte Woche setzte Alpine/Renault die Testarbeit auf der Rennstrecke Motorland Aragón fort, wobei man über 1500 Kilometer zurückgelegt hat. „Unser Zeitplan ist sehr eng getaktet, momentan testen wir nur mit einem Auto – und spätestens im Dezember müssen wir die Homologation einleiten“, sagt Teamchef Philippe Sinault. Der Franzose gesteht offen ein, dass es in der bisherigen Testphase auch kleine technische Probleme gab, stuft das aber als normal ein: „Besonders das Zusammenspiel mit dem Einheitshybridsystem ist komplex, aber in Aragón konnten wir sogar bereits zahlreiche Doppelstints absolvieren, um einen Eindruck zum Reifenverschleiß zu bekommen.“

## Vier Tests bis November

Alpine-Sportchef Bruno Famin plaudert aus dem Nähkästchen: „Wir hatten zum Beispiel beim Ricard-Test zu hohe Temperaturen unter der Motorabdeckung, aber das sind Kinderkrankheiten.“ Auch mit dem Brake-by-Wire-System gab es anfänglich Probleme, doch die hatten nahezu alle GTP-Wagen nach IMSA-Reglement. „Der Test in Aragón lief gut, aber wir sollten uns nicht zu früh freuen, denn mit Sicherheit werden im Testverlauf neue Probleme auftauchen“, sagt der Langstreckenmann Famin.

Um die Performance macht sich Famin keine Sorgen: „Die Performance wird in der Topklasse über die Balance of Performance (BOP) angeglichen, demzufolge müssen wir nur sicherstellen, dass wir uns im korrekten Fenster befinden, weil BOP auch bedeutet, dass kein Auto aufgrund eines technischen Vorteils dominieren wird.“

Famin ist zuversichtlich, dass Alpine besonders auf der Hybridseite einen Schnellstart hinlegen kann: „Wir haben in Viry-Châtillon viel Sachverstand aus der Formel 1 versammelt, dazu helfen wir den Nissan-Kollegen in der Formel E – wir haben also viel Erfahrung mit Elektrifizierung und Hybridisierung.“

Der Zeitplan ist teuflisch eng, denn wer als LMDh-Hersteller in der WEC antreten will, muss zuerst die US-Homologation abarbeiten – obwohl Alpine/Renault dort 2024 gar keine Rennen fahren wird. Vom 17. bis 19. Oktober testen die Franzosen in Jerez, Mitte November erfolgt der erste Langstreckentest in Aragón.

Was das Fahreraufgebot betrifft, so sind die Verträge mit Lapierre, Vaxivière und Milesi angeblich unterschrieben. Als weitere Kandidaten neben Mick Schumacher fallen die Namen Paul-Loup Chatin und Ferdinand Habsburg. Mit zwei deutschsprachigen Fahrern könnte Alpine/Renault beim Debüt in der WM-Topklasse dann sogar Porsche Konkurrenz machen … ■



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

**Sportwagen-WM (WEC): So will die WEC LMH und LMDh besser angleichen**

# BOP: Fokus auf Plattformen

Der WM-Ausrichter ACO und die FIA hatten letzte Woche Donnerstag die Herstellervertreter aus der Hypercar-Topklasse zu einem Brainstorming nach Paris eingeladen. Offenbar will man die individuellen Fahrzeugeinstufungen der BOP kippen und sich 2024 auf die Angleichung der beiden Plattformen LMH und LMDh konzentrieren.

Von: **Marcus Schurig**

Weder FIA noch ACO äußerten sich offiziell zum BOP-Krisengipfel, der letzte Woche in Paris stattfand. Die Hersteller mussten – wie immer in solchen Fällen – eine Verschwiegenheitserklärung unterzeichnen, weshalb die Informationslage dünn ausfällt. Immerhin hat sich bei dem Treffen ein klarer Trend für 2024 abgezeichnet: ACO und FIA wollen ihre BOP-Arbeit auf den Ausgleich der beiden Plattformen LMH (WEC-Reglement) und LMDh (IMSA-Reglement) fokussieren. Die Gründe: Erstens sind die Unterschiede zwischen den Autos innerhalb einer Plattform eher marginal, zweitens ist die aktuelle Chancenlosigkeit der amerikanischen LMDh-Wagen das größte Ärgernis. Im nächsten Jahr ändern sich dazu die Kräfteverhältnisse: Mit Alpine/Renault, Lamborghini und BMW steigen drei weitere LMDh-Hersteller in die Sportwagen-WM ein – womit sich das US-Kontingent auf fünf Hersteller erhöht.

Beim Fokus auf die Plattformen gibt es zwei Probleme: Erstens verfolgen die LMH-Hersteller Toyota, Peugeot und Ferrari eine aggressive Nachrüststrategie, als Hebel dienen Nachhomologationen über die Joker-Regeln. Laut MSa-Informationen will Peugeot sein 9X8-Hypercar umfangreichen Modifikationen unterziehen, inklusive der Integration eines Heckflügels. Durch diese Joker-Updates verschieben sich natürlich fortwährend die Kräfteverhältnisse. Zweitens könnte aber genau das Peugeot-Update ein Segen für die BOP-Macher sein, denn die 9X8 waren deutlich langsamer als Toyota und Ferrari. Würde die neue Plattformregel streng ausgelegt, fällt jeder Hersteller hinten runter, der einen technischen Nachteil im Auto hat – doch genau den eliminiert Peugeot Sport für 2024. Weitere Details zum neuen BOP-Ansatz sollen beim WM-Finale in Bahrain Anfang November diskutiert werden (s. auch Editorial, Seite 3). ■

MOTORSPORT IMAGES

**Druck für BOP: 2024 treten drei LMH-Marken gegen fünf LMDh-Hersteller an**

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### NLS 9: PROMINENTE FAHRER

Beim Saisonfinale der Nürburgring Langstrecken-Serie wird es noch einmal voll. Unter anderem sind die GT3-Topteams von GetSpeed (Mercedes), Dinamic und Rutronik (Porsche) dabei. Ex-F1-Pilot Timo Glock wird in einem BMW M240i Platz nehmen. Auch der Porsche-Junior Bastian Buus tritt an, um seine Nordschleifen-Permit zu machen.

### 2024: GTWC OHNE ASP

Am Rande des Saisonfinales des GTWC Endurance Cups erklärte Akkodis-ASP-Teamchef Jérôme Policand, dass sich sein Team im nächsten Jahr auf die GT3-Einsätze in der Sportwagen-WM (WEC) konzentrieren wird. Zwar will Policand weiter Mercedes-AMG im GT2-Rennsport einsetzen, doch eine Titelverteidigung in der GT3-Topklasse der GTWC ist definitiv nicht geplant, was sicher auch mit dem Abgang von Mercedes-Superstar Raffaele Marciello zu tun haben dürfte. Beim Pirelli-Reifentest am Montag nach dem Barcelona-Rennen testete das ASP-Team bereits zwei Amateurfahrer für die WEC, nämlich die Japaner Hiroaki Ishiura und Atsushi Miyake. ASP setzt 2024 zwei Lexus RC F GT3 im Auftrag von Toyota Gazoo Racing in der WEC ein. Sollte Nyck de Vries wie geplant den Argentinier José María López im Hypercar-Werksaufgebot von Toyota ersetzen, könnte López als Profi im GT3-Lexus von ASP fahren.

### SRO-SERIEN MIT PIRELLI

In Barcelona wurde der Reifen-Vertrag zwischen SRO Motorsports als Ausrichter der GTWC-Serien in Asien, Europa und Amerika sowie dem Einheitsreifen-Ausrüster Pirelli um weitere fünf Jahre verlängert. Pirelli liefert nicht nur die Reifen für die GT3-Wagen, sondern auch für die Klassen GT2 und GT4. Nur bei der Intercontinental GT Challenge (IGTC) verliert Pirelli im nächsten Jahr seine Alleinstellung, weil beim neuen deutschen IGTC-Rennen, dem 24h-Rennen am Nürburgring, das Reifenfabrikat für alle Teilnehmer freigestellt ist, was mit den besonderen Streckenanforderungen der Nordschleife zu tun hat.

### MIES MIT FORD-MULTIMATIC?

Der lang anhaltende Exodus bei Audi Sport auf Fahrer- und

MOTORSPORT IMAGES

Ingenieursseite hält weiter an: In Barcelona machte das Gerücht die Runde, dass der langjährige Audi-Werksfahrer Christopher Mies im nächsten Jahr bei Ford/Multimatic in der IMSA-Serie andocken könnte. Wie bereits letzte Woche exklusiv in MSa berichtet, wechselt auch das bisherige Porsche-Team Dinamic zu Ford und wird zwei Mustang GT3 in der GT World Challenge Europe einsetzen, darunter ein Auto mit reiner Profi-Besatzung. Auch Dinamic nutzte den Pirelli-Reifentest am Montag nach dem Barcelona-Rennen zum ersten Kennenlernen mit dem neuen Ford Mustang GT3.

### PROTON: NUR ZWEI LMDh?

Noch im Sommer hatte Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach den festen Willen bekundet, dass 2024 in den zwei Topserien IMSA und WEC jeweils zwei Werksautos und jeweils vier Kundenautos antreten sollen. Jetzt macht das Gerücht die Runde, dass Proton-Teamchef Christian Ried offenbar nur zwei der vier bestellten Porsche 963 erhalten wird. Jota bekommt hingegen ein zweites Autos für die WEC, JDC Miller erhält ein zweites Fahrzeug als Teileträger für sein IMSA-Programm.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Nur aufgeschoben

Nicht aufgehoben, heißt das Fazit des drittletzten WM-Laufes in Chile, das sich Ott Tänak im Ford sichern konnte. Kalle Rovanperä muss sich bis zur erneuten Krönung noch gedulden, sein Arbeitgeber Toyota dagegen feiert schon die Marken-Titelverteidigung.

Von: **Markus Stier**

Die Geschichte beginnt wie so viele in diesem Jahr, das als das desaströseste in der Historie von M-Sport und Ford in die Annalen hätte eingehen können. Und bei allen Nackenschlägen, die das Team von Malcolm Wilson in einem Vierteljahrhundert kassiert hat, heißt das schon etwas. Mit im Normalfall nur zwei Autos am Start ohnehin dünn aufgestellt, riss es die Truppe aus Cumbria in diesem Jahr meist schon am ersten Morgen in Stücke, und oft waren es kleine technische Pannen, die für die nächste große Misere verantwortlich waren.

Und so klang das alles sehr vertraut, als Ott Tänak aus der dritten Prüfung rollte und sprach: „Bei uns ist der Hybrid-Antrieb ausgefallen, und ich glaube, wir haben ein Problem mit einem Stoßdämpfer. Ich bin froh, dass es jetzt zurück zum Service geht.“ Um der Wahrheit die Ehre zu geben, mag beides mit dem Umstand zu tun haben, dass der Este nach einer Kuppe, die schon Thierry Neuville so aus den Angeln hob, dass es bei der Landung am Rand einer Böschung die Frontschürze vorn links wegriss, Tänaks Puma so hart aufschlug, dass selbst der unverwüstliche Kampfsportler Martin Järveoja aufschrie, als ihm die Straße ins Kreuz schlug. Sensoren legten nach dem Aufprall den zusätzlichen Elektroantrieb lahm.

## Falsche Ansage

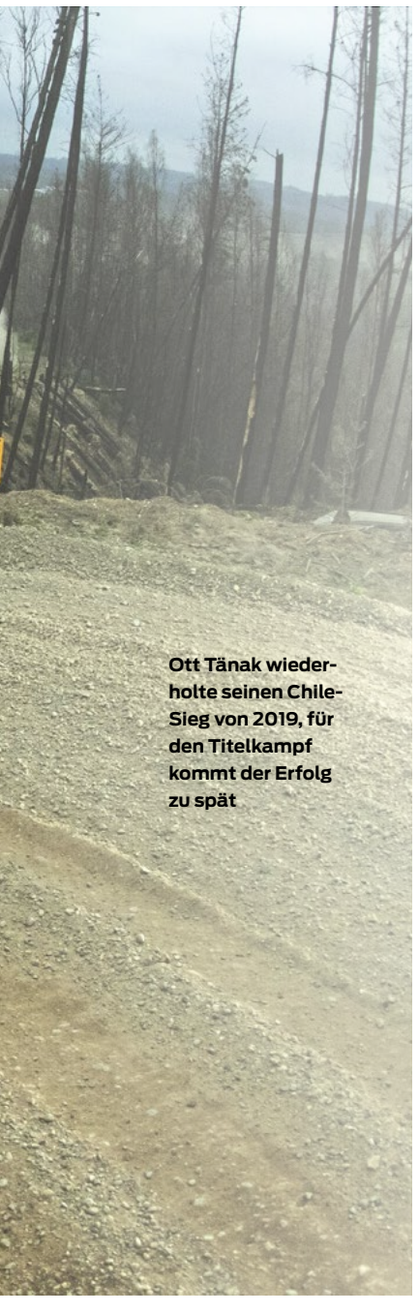
Das war alles buchstäblich zu verschmerzen, wenn die Nummer zwei nicht vor der ersten Mittagspause schon wieder draußen gewesen wäre. Pierre-Louis Loubet witterte Morgenluft. Auf den rolligen Schotterpisten schön weit hinten gestartet, war bei der von den vorderen Kollegen ordentlich gereinigten Piste einiges drin. Loubets erstes Podium war für den Vierten der ersten Prüfung gar kein unrealistisches Ziel, wäre sein Auto nicht nach einer Rechts über Kuppe einfach links in die Rabatten geschossen, offenbar ausgelöst durch einen Vorlesefehler ausgerechnet von Routinier Nicolas Gilsoul. Loubet, der sich für 2024 mal wieder ein Programm und das nötige Geld besorgen muss, will sich nach nur einer Saison mit dem Ex von Thierry Neuville wohl abermals einen neuen Beifahrer suchen.

> Sechs Powerstage-Siege holte Kalle Rovanperä. Macht summa summarum 30 Punkte extra.

Wie sehr Rally1-Debütant Grégoire Munster noch auf seinen ebenfalls belgischen Beisitzer Louis Louka vertraut, bleibt abzuwarten, nachdem der den Aufschrieb vom Smartphone ablesen musste, weil das Original im M-Sport-Service lag. „Das klappte mal besser, mal weniger gut“, knurrte Munster.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



RED BULL

**Ott Tänak wiederholte seinen Chile-Sieg von 2019, für den Titelkampf kommt der Erfolg zu spät**

Aber auch Munster selbst bekleckerte sich nicht nur mit Ruhm. M-Sports regulärer WRC2-Werksfahrer bildete die Nachhut der Rally1-Gilde. Das Ergebnis sah mit Rang 7 kurz vor dem Ziel der zweiten Etappe gar nicht schlecht aus, auch wenn ihm auf den von den Kollegen längst abgehängten Takamoto Katsuta schon 1.20 Minuten fehlten. Nach hinten war zum bis dahin führenden WRC2-Akteur Sami Pajari reichlich Luft.

Im Glauben, eine Hinterradaufhängung sei hinüber, schlich Munster Richtung Ziel, drehte sich aber in einer engen Passage und keilte sich beim Wenden an einer Böschung ein, was sein Glück war, denn bei der Schadens-Beschau stellte sich heraus, dass sein Fahrwerk in Ordnung war, aber beide Reifen rechts waren platt. Nach zwei Wechseln und über sieben Minuten Zeitverlust hielt Munster den eilig aufschließenden Weltmeister auf. Kalle Rovanperä fand im Staub des dahinhumpelnden Luxemburgers kein Vorbeikommen und grinste schief. Er kennt das Phänomen vom heimischen Sofa: „Es ist wie, wenn du auf der Playstation Super Mario Kart spielst, und jemand Bananen oder Rauchbomben schmeißt." Der Tabellenführer blieb entspannt. Die Sportkommissare schrieben ihm den Zeitverlust anschließend gut.

Immerhin: Den trotz zwischenzeitlich krummgefahrener Lenkung auf einer Woge des Glücks surfenden Alberto Heller mit eingerechnet, hatte M-Sport zum ersten Mal in der nun fast zweijährigen Geschichte der Rally1-Ära erstmals vier Top-Autos am Start, und immerhin drei davon mit zahlender Kundschaft. Und auch sonst nimmt unsere minutiöse Katastrophen-Erzählung bezüglich der gebeutelten Truppe aus Cumbria nicht das gewohnt tragische Ende.

Der WM-Lauf in Chile ist mit seinen harten Lehmpfaden und seiner losen Steinauflage wie gemacht für Hinterbänkler. Schon auf der ersten Prüfung landeten die drei in der Tabelle am schlechtesten platzierten Vollzeit-Werksfahrer in den Top 4 der Zeitenliste. Die Waldgebiete rund um die schmucklose Industrie- und Hafenstadt Concépcion präsentierten sich im angebrochenen Frühling auf der Südhalbkugel fest zusammengebacken, die zum Schutz des Untergrunds aufgetragene Kiesauflage traf bei den Fahrern auf wenig Begeisterung.

Abgesehen von Heller wählten alle Fahrer im Vorfeld zwölf weiche Optionsreifen und 24 harte Gummis aus, auf die es an diesem Wochenende ankommen würde, auch wenn am kühlen ersten Morgen erst einmal alle mit fünf weichen Reifen losfuhren und die Mehrheit der Topfahrer auch am Freitagnachmittag eher auf die weiche Mischung setzte. Toyota und Hyundai rollten auch am Nachmittag mit nur einem Ersatzrad auf die zweite Schleife.

## Bio ist nicht gleich Bio

Erstens galt der längere zweite Tag als der schwierigere, zweitens sind die Strecken in der Region „Biobío" eher breit, flüssig und vor allem ohne Löcher oder gröberes Gestein, die Furcht vor Plattfüßen hielt sich in Grenzen, was sich rächen sollte. Bei Biobío dreht es sich übrigens nicht um die gentechnik-freie Eigenmarke vom Discounter Netto, sondern um die Region um den Rio Biobío, die auch als Hauptsponsor auf den Türen der Boliden prangte. Im ehemaligen Stammland der gefürchteten Krieger vom Stamm der Mapuche finden sich durchaus diverse Naturschutzgebiete, den Namen erhielt der Fluss aber vom Ruf eines einheimischen Vogels.

Der in seinem Wesen zuweilen schräge Vogel Ott Tänak profitierte von den vor ihm startenden Titel-Konkurrenten Rovanperä, Elfyn Evans und Thierry Neuville, setzte drei Bestzeiten und lag nach der ersten Etappe knapp in Führung vor dem durch den erst dritten Rally1-Einsatz mit schmalen Punkten noch weiter hinten gestarteten Teemu Suninen. Niemand weiß, zu was der WM-Sechste Esapekka Lappi mit seiner guten Startposition fähig gewesen wäre. Die Zwischenzeiten auf der ersten Prüfung ließen aufhorchen, aber nicht so sehr wie die zweifache Rolle seitwärts in einer zügigen Links, keine 50 Meter vor dem Ziel, für die Lappi viel zu spät bremste. „Keine Chance, die Kurve so zu schaffen. So einfach ist das", sagte Lappi und wirft damit mal wieder eine entscheidende Frage auf: die nach dem Hyundai-Kader.

Angesichts von 91 Punkten Rückstand in der Marken-Wertung waren die Titelchancen für Hyundai schon vor den drei letzten Läufen so mies, dass vermutlich selbst ein Feuer im Toyota-Hauptquartier in Jyväskylä mit sämtlich abgefackelten Karossen nicht ausgereicht hätte, um das Blatt zu wenden. Nichtdestotrotz war es für Teamchef Cyril Abiteboul Ehrensache, es dem Gegner so lange wie möglich so schwer wie möglich zu machen. Der oft gelobte Lappi hinterlässt mit dem i20-Wrack in Chile keine dolle Visitenkarte, zumal er zuvor mit breiter Brust seinen Siegeswillen bekundete. Dass er anscheinend 2024 ohnehin aus familiären Gründen nach nur einer vollen Saison freiwillig wieder kürzertreten will, unterstreicht nicht gerade seine Ambitionen.

Und dann ist da noch ein Teemu Suninen, der sich gemes- ▷

MCKLEIN

**Teamchef Jari-Matti Latvala hat gut lachen: Toyota feiert vorzeitig den siebten Marken-WM-Titel**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RED BULL

**Erst Sieg angekündigt, dann das Aus auf der ersten Prüfung: Lappi**

RED BULL

**Nach falscher Ansage falsch links abgebogen: Loubets Puma**

**Thierry Neuville und Hyundai: Mal wieder Zweiter**

sen am Mangel an Erfahrung in zwei Rallyes im Rally1 tapfer schlug und in Chile auch lange eine Menge aus seinem Startplatzvorteil machte. Aber ein Unfall in der drittletzten Prüfung ist so ziemlich das Letzte, was ein Teamchef sehen will, wenn er am Morgen noch die klare Order ausgegeben hat, dass er keine Stallorder verhängt, aber beide Autos im Ziel sehen will.

## Teamkollege im Genick

Der Sieg lag mit knapp einer Minute Rückstand auf die Spitze außer Reichweite, aber Suninen träumte erstens davon, seit Chile und Sardinien 2019 mit Rang 2 sein bisher bestes Ergebnis einzustellen, und vor allem Platzhirsch Neuville zu schlagen, um seine Bewerbung um ein Werkscockpit für 2024 zu unterstreichen. Mit 14 Sekunden auf den drittplatzierten Belgier hatte der Finne kein wirklich dickes Polster. Und Neuville, der anfangs mit seinem Setup haderte, dann aber ein hohes Tempo anschlug und sonntagmorgens seine Reifen völlig aufarbeitete, um die Lücke zu schließen, fraß seinem Teamkollegen die Hälfte auf der ersten kleinen Sonntagsschleife weg.

Es war eher ein Flüchtigkeitsfehler als übertriebener Einsatz, der Suninens Hyundai rechts vorn an einem kleinen Baumstumpf hängen bleiben ließ. Die Aufhängung war hinüber, der i20 bog ins Gebüsch ab. „Vielleicht habe ich mich nicht klar genug ausgedrückt“, meinte Cyril Abiteboul, um gleich danach festzustellen: „Ich denke aber, ich war heute Morgen ziemlich deutlich.“ Abiteboul sprach von Verständnis für Fahrer, die glänzen und sich empfehlen wollen, er führte mangelnde Erfahrung mit den Reifen strafmildernd ins Feld, urteilte aber am Ende klar: „Ich glaube, es ist eine Frage der Reife.“ Immerhin zerstörte er nicht des Finnen letzte Hoffnung: An fehlender Reife könne man arbeiten, sagte der Franzose.

Das späte Suninen-Aus führte dazu, dass erstmalig in dieser Saison Hyundai weniger Punkte (21) sammelte als M-Sport (27). Die Patzer der Finnen sorgten für eine vorgezogene Meisterfeier bei Toyota, wo man nun einen Haken an den siebten Titel machen kann. Die WM war schon nach Kenia futsch, in Chile wäre mehr drin gewesen als ein zweiter Rang für Neuville, denn bei Toyota stellte man sich fast selbst ein Bein. Am Samstagmorgen rieb sich Ott Tänak verwundert die Augen. Gerade hatte er vier harte Pirellis aufgeschnallt, und nur mit Mühe ließ er sich überreden, für alle Fälle als taktische Option noch zwei weiche in den Kofferraum zu packen. „Und wenn du dann siehst, dass andere fünf weiche mitgenommen haben, da fragst du dich schon, ob du im falschen Film bist“, sagte er.

## Völlig danebengegriffen

Es war am Ende nicht so dämlich, wie es aussah. Auf rolligem Geläuf hat Sébastien Ogier schon oft bewiesen, dass er mit weichen Reifen selbst auf hartem Untergrund und warmem Wetter Großes vollbringen kann. Außerdem mag Kalle Rovanperä die harte Mischung nicht so gern, weil der Yaris damit zum Untersteuern neigt. Im Kommando-Container wähnte man den Morgen feuchter und kühler, als er war. Und hatte nicht Tänak am Freitagnachmittag mit weichen Reifen noch Bestzeit gefahren, obwohl die Profilblöcke schon schwer angenagt waren? Thierry Neuville hatte Verständnis: „Es ist schwer abzuschätzen. Du merkst, dass die Reifen zu heiß werden, aber du weißt nicht, ob du wirklich Gummi verlierst, oder ob sie einfach nur mehr walken.“

> Mit 19 Siegen hat Ott Tänak Jari-Matti Latvala hinter sich gelassen und zu Markku Alén aufgeschlossen.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MCKLEIN

MCKLEIN

**Titelentscheidung nur ein bisschen hinausgezögert: Evans**

MCKLEIN

**Mühsames Lächeln: Sieger Tänak**

MCKLEIN

**Endlich wieder lachen: Millener**

Nach der Morgenrunde war die Schlacht verloren. Evans, der angesichts der Tabelle als einzig realistischer Titel-Gegner für Rovanperä auf Rang 2 liegend zumindest ein Stückchen aus des Meisters Krone hätte beißen können, rodelte mit zwei Reifenschäden herum wie ein außer Kontrolle geratener Einkaufswagen. Er verlor fast eine Minute und rutschte auf Platz 4 ab. Der nur mit einem Ersatzrad aufgebrochene Rovanperä tänzelte wie ein Barfüßiger auf glühenden Kohlen über die letzte Prüfung vor dem rettenden Mittagsservice, er verlor 45 Sekunden.

Damit waren die Toyota auf den Plätzen 4 bis 6 festgemeißelt, bis sie Suninen durch sein spätes Missgeschick noch aufrücken ließ. Weil Rovanperä – diesmal wie alle anderen mit weichen Reifen – auf der abschließenden Powerstage mal wieder nicht zu halten war, konnte Evans nur zwei Pünktchen auf den Teamkollegen gutmachen, der trotzdem nicht happy war. Rovanperä wollte sich just an seinem 23. Geburtstag den Hermelin umhängen und angesichts von zwei möglicherweise herbstlich fiesen Asphalt-Rallyes zum Abschluss allen Druck ablegen.

Den hatte Ott Tänak nach der vergurkten Reifenwahl der Konkurrenz in Chile nicht mehr. Der WM-Vierte verwaltete seinen Vorsprung, schenkte die Powerstage-Punkte kampflos ab und bescherte M-Sport einen späten zweiten Saisonsieg. Er selbst feierte seinen 19. WM-Erfolg, obwohl: Feiern ist ein großes Wort. Kein Laut, keine Geste, kein Handschlag mit Järveoja folgte nach der letzten Lichtschranke, das Lächeln rang er sich wie so oft nur mühsam ab. Der Sieg ist Balsam auf die geschlagenen und beladenen Rücken der M-Sportler, für Tänak und seine Titel-Ambitionen kommt er viel zu spät. Und vielleicht ist der Champion von 2019 im Geiste auch schon woanders, im Jahr 2024 vielleicht. Und möglicherweise wieder bei Hyundai. ■

## RALLYE CHILE (29.09.–01.10. 2023)

**11. von 13 Läufen, 16 Prüfungen über 320,98 km**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Tänak/Järveoja (EST/EST) | Ford Puma Rally1 | 3:06.38,1 h |
| 2. | Neuville/Wydaeghe (B/B) | Hyundai i20 Rally1 | +42,1s |
| 3. | Evans/Martin (GB/GB) | Toyota Yaris Rally1 | +1.06,9 min |
| 4. | Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN) | Toyota Yaris Rally1 | +2.11,0 min |
| 5. | Katsuta/Johnston (J/IRL) | Toyota Yaris Rally1 | +4.41,5 min |
| 6. | Solberg/Edmondson (S/GB) | Skoda Fabia Rally2 | +8.18,5 min |
| 7. | Greensmith/Andersson (GB/S) | Skoda Fabia Rally2 | +8.44,3 min |
| 8. | Pajari/Mälkönen (FIN/FIN) | Skoda Fabia Rally2 | +9.20,6 min |
| 9. | Rossel/Dunand (F/F) | Citroën C3 Rally2 | +9.53,9 min |
| 10. | Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS) | Skoda Fabia Rally2 | +10.08,2 min |

**Bestzeiten: Tänak 7, Rovanperä 3, Neuville 3, Evans 2, Suninen 1**

## WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Kalle Rovanperä | 217 Punkte |
| 2. | Elfyn Evans | 186 |
| 3. | Thierry Neuville | 155 |
| 4. | Ott Tänak | 146 |
| 5. | Sébastien Ogier | 99 |
| 6. | Esapekka Lappi | 98 |
| 7. | Takamoto Katsuta | 77 |
| 8. | Daniel Sordo | 63 |
| 9. | Teemu Suninen | 34 |
| 10. | Oliver Solberg | 33 |

MCKLEIN

**Große Kulisse: Start in Concépcion**

## WM-STAND MARKEN

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Toyota | 466 Punkte |
| 2. | Hyundai | 360 |
| 3. | M-Sport-Ford | 247 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Oliver Solberg: Es geht um nichts mehr, dann kann man auch voll angasen

MCKLEIN

# Raus mit Sieg

Nie war die zweite Liga in Übersee besser besetzt als bei der Rallye Chile. Die perfekte Kulisse für Oliver Solberg: Während seine WRC2-Kollegen um ihre mehr oder weniger großen Titelchancen kämpfen, demonstriert der Schwede seine Extraklasse und stürmt bei seinem letzten Saisonstart zum Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Das haben sich die drei Titelaspiranten Kajetan Kajetanowicz, Gus Greensmith (beide Skoda) und Yohan Rossel (Citroën) allesamt einfacher vorgestellt. Zwar fehlt Tabellenführer Andreas Mikkelsen auch beim dritten Überseelauf der Saison. Doch während sie in Chile kräftig punkten müssen, um weiter von der WRC2-Krone träumen zu können, sind Sami Pajari und Oliver Solberg (beide Skoda) seit Griechenland aus dem Titelrennen raus und können befreit aufgeigen. Ein Blick auf die Zeitentabelle unterstreicht, mit welcher Kaltschnäuzigkeit die beiden Youngster der etablierten Konkurrenz ihr Tempo aufdrücken.

Auf der ersten Etappe markiert der 21-jährige Finne vier von sechs möglichen Klassenbestzeiten, der ein Jahr ältere Schwede zwei. Greensmith liegt als Schnellster der drei anwesenden Titelanwärter auf Zwischenrang 4 schon fast eine Minute zurück und hadert wie seine Mitstreiter mit sich und seinem Dienstwagen. Gleiches gilt für den Titelverteidiger Emil Lindholm, nachdem er seinen Hyundai gegen eine Böschung knallt, dabei die linke Hinterradaufhängung beschädigt (WP 2) und fortan seinen WRC2-Kollegen hinterherhetzt.

Forderten schon die Freitagsstrecken vollste Konzentration, steht tags drauf einer der anspruchsvollsten Rallyetage der letzten Jahre an. Das hindert aber keinen daran, trotz Aha-Erlebnissen nochmals ein paar Kohlen nachzulegen – insbesondere Solberg. Am frühen Morgen geht der Sohn von Ex-Champion Petter Solberg selbst nach einem flotten Dreher nicht vom Gas, schenkt Pajari auf einen Schlag fast 40 Sekunden ein und übernimmt mit 26,3 Sekunden Vorsprung die Führung. Drei Prüfungen später schlägt der junge Finne im teaminternen Duell zurück: Als Solberg eine defekte Antriebswelle an der Hinterachse bremst (WP 10) ist Pajari trotz des Ballasts eines zweiten Ersatzrades wieder knapp vorn. Doch Solberg schlägt erneut zurück – und wie: Auf der letzten und mit 29 Kilometern längsten Samstagsprüfung brennt er die sechstschnellste Gesamtzeit in den chilenischen Schotter, lässt den zweitschnellsten Zweitligisten (Greensmith) über 17 Sekunden und Pajari knapp 50 Sekunden hinter sich und humpelt mit vier profillosen Schotterreifen und breitem Grinsen zur verdienten Nachtruhe.

Vor dem Schlussspurt sind die Plätze bezogen – zumindest an der Spitze. Das hindert Solberg aber nicht daran, das Tempo hochzuhalten. Auf der finalen Powerstage nimmt er Greensmith nochmals drei, Pajari sieben und Rossel 15 Sekunden ab und lässt sich feiern. Kajetanowicz ist da schon raus. Zwei Prüfungen vor dem Ziel wagt der Pole einen finalen Angriff auf den viertplatzierten Rossel, zerstört sich dabei erst die Reifen, dann eine Radaufhängung und stellt seinen Skoda ab. ■

Volles Haus beim nächsten WM-Lauf: Zur Rallye Zentraleuropa haben sich unter anderem die WRC2-Asse Mikkelsen, Greensmith, Fourmaux, Lindholm, Rossel, Pajari, Kajetanowicz, Gryazin und Cais angesagt.

MCKLEIN

**Am Ende ohne Punkte: Kajetanowicz**

RED BULL

**Platz 4 ist nicht genug: Rossel**

## WRC2 / CHILE

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Solberg/Edmondson (S/GB) Skoda Fabia RS Rally2 | in 3:14.56,6 h |
| 2. | Greensmith/Andersson (GB/S) Skoda Fabia RS Rally2 | + 25,8 s |
| 3. | Pajari/Mälkönen (FIN/FIN) Skoda Fabia RS Rally2 | + 1.02,1 min |
| 4. | Rossel/Dunand (F/F) Citroën C3 Rally2 | + 1.35,4 min |
| 5. | Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)* Skoda Fabia RS Rally2 | + 1.49,7 min |

## ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 11

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Andreas Mikkelsen (N) | 108 Punkte |
| 2. | Yohan Rossel (F) | 104 Punkte |
| 3. | Gus Greensmith (GB) | 99 Punkte |
| 4. | Oliver Solberg (S) | 91 Punkte |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

**Munster und Heller debütieren in der Topliga**

# Zwei Rally1-Debütanten im Parallelflug

Für einmal ließ M-Sport gleich zwei Gastfahrer im Ford Puma Rally1 los. Trotz Rückschlägen erlebten Alberto Heller und Gregoire Munster die Fahrt ihres Lebens. Letzterer darf in nur drei Wochen auf den anspruchsvollen Asphaltpisten der Rallye Zentraleuropa erneut im Hybridboliden ran.

Von: **Reiner Kuhn**

Was für ein Auftakt: Louis Louka vergisst den Aufschrieb im Service, läßt ihn abfotografieren und betete Gregoire Munster die Streckennotizen auf der ersten Wertungsprüfung vom Mobiltelefon vor. Dass die beiden zudem mit dem Aktivieren der Startautomatik oder dem Hybrid-Boost haderten, sollte zwar ins Zeitenkontor schlagen, nicht aber auf die Begeisterung beim Rally1-Debüt.

Auf den siegreichen Ford-Markenkollegen Ott Tänak verlor der Luxemburger zu Beginn gut zwei Sekunden pro Kilometer. Gegen Ende verkürzte der 24-Jährige den Rückstand um fast die Hälfte und strahlte: „So schwierig die Rallye für uns mit Drehern, einem Ausritt, den Plattfüßen und den beiden finalen Prüfungen ohne vordere Bremsen auch war, es war der Hammer! Diese Autos sind der Wahnsinn, einfach unglaublich."

MCKLEIN

**Nachschlag für Munster: Auch bei der Rallye Zentraleuropa sitzt er im Rally1**

Ähnlich begeistert zeigte sich Alberto Heller, der in einem weiteren Rally1-Puma nahezu im Parallelflug mit Munster durch seine Heimatregion driftete. Auf der ersten Tagesetappe setzten sich die beiden M-Sport-Kunden am Ende der Top 10 fest. Am erlebnisreichen Samstag zahlten beide unter anderem mit einem doppelten Plattfuß reichlich Lehrgeld und kamen nach kleineren Schlussdramen auf den Plätzen 13 (Munster, + 16.39 min) und 15 (Heller, + 20.03 min) ins Ziel.

Während Heller hofft, kommende Saison vor dem Heimspiel einen WM-Lauf im Rally1 zu bestreiten, hat Munster schon in drei Wochen den nächsten WM-Auftritt in der Topliga. Dank Förderer und M-Sport-Edelkunde Jourdan Serderidis sitzt der Luxemburger bei der Rallye Zentraleuropa in dessen Hybridboliden. ■

**Rallye Chile mit großem Zuspruch**

# „Ein neues Abenteuer"

Für die zweite Ausgabe der Rallye Chile wurde vieles verändert – und alle überzeugt. FIA, Promoter und Teams freuen sich schon auf die nächsten Ausgaben.

Felipe Horta hat Wort gehalten. Bei seinem Besuch in Estland versprach der Organisationsleiter der Rallye Chile Teams und Journalisten „ein neues Abenteuer". Bei dem vom südamerikanischen Herbst in den Frühling gewechselten WM-Lauf wurde nur eine Prüfung aus 2019 übernommen, acht waren dagegen komplett neu. Gleiches gilt für die selbst von den heimischen Teams unterschätzte Strecken-Präparation mit „rolliger" Schotterdecke auf festem Boden.

Das Engagement hat sich gelohnt. So groß die Herausforderung beim von der Regionalregierung Biobíos unterstützten größten Sportereignis des Landes, so riesig die Spannung, deshalb sei die Rallye Chile neben 2024 auch für 2025 gesetzt. Dann wohl wie 2019 als Doppelveranstaltung mit Argentinien, wo der Veranstalter den Traditionslauf vom heimischen Herbst ebenfalls ins Frühjahr verlegen müsste, um so womöglich ganz neue Geschichten rund um den WM-Klassiker „El Condor" zu liefern. ■ RK

MCKLEIN

**Neue Benchmark in Südamerika: Die Rallye Chile ist 2024 und 2025 gesetzt**

## AUS DEM SERVICEPARK

### ERSTABGÄNGER

Genau ein Drittel der 51 Starter sah nicht das Ziel. Für die Hälfte endete der WM-Lauf mit einem Totalschaden. Mario Parra (Opel) machte schon im Shakedown den Anfang.

### VOLLEN DURCHBLICK

Aufgrund der extremen Staubentwicklung im Cockpit verzichtete WRC2-Sieger Oliver Solberg nach den Auftaktprüfungen auf seine gewohnte Brille. „Das war erst ungewohnt, aber immer noch besser, als mit dem ganzen Dreck auf den beschlagenen Gläsern gar nichts mehr zu sehen."

### RAUS MIT APPLAUS

Nach zwölf von 14 Klassenbestzeiten und über drei Minuten Vorsprung auf den Peruaner Eduardo Castra musste WM-Junior Diego Domingo seinen Ford Fiesta Rally3 mit kollabierter Radaufhängung abstellen. Am WP-Ziel warteten aber über zwei Dutzend Paraguayer auf ihren Landsmann, um ihn zu trösten.

### EHRENTAG

Den Pokal für den siegreichen Hersteller nahm bei der Preisverleihung erstmals Tänak-Ingenieur Gary Barker entgegen. Die gelungene Überraschung: Der Brite betreute zu M-Sport-Zeiten auch schon den Zweitplatzierten Thierry Neuville sowie den Dritten Elfyn Evans und wurde dementsprechend abgeduscht.

### EXTRATOUR

Auf der Rückreise besucht Takamoto Katsuta seine Familie in Japan. Auch Teamkollege Kalle Rovanperä fliegt von Chile nach Tokio. Auf ihn wartet neben einem weiteren Auftritt bei der japanischen Formel Drift eine nachträgliche Geburtstagsfete. „Der wird sich wundern", lacht Freund und Organisator Katsuta.

### SONDERFAHRT

Am kommenden Wochenende startet Ott Tänak im von seinem RedGrey Team eingesetzten Ford Fiesta Rally2 bei der heimischen Rallye Saaremaa. Das Besondere: Als Copilot fungiert erstmals sein Protegé Robert Virves. Der Junioren-Weltmeister von 2022 wurde bei der letztjährigen Rallye Saaremaa Zweiter – damals als Fahrer. ■ RK



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Meisterfahrt

SASCHA DÖRRENBÄCHER

Starke Leistung: Marijan Griebel und Tobias Braun blieben ohne Fehler

Seine Aussichten waren nach einem Patzer beim zweiten Lauf auf ein Minimum geschrumpft, aber Marijan Griebel wusste den kläglichen Rest zu nutzen und startete eine fulminante Aufholjagd. Nach drei Siegen in Folge fährt er seinen dritten Titel ein.

Von: **Michael Heimrich**

Die Ausgangslage vor der letzten Rallye hätte nicht spannender sein können. Vier Fahrer hatten noch Chancen auf den Titel, und keiner besaß im Finale einen besonderen Vorteil. Aber ausgerechnet Titelverteidiger Philip Geipel hatte dieses Mal das Glück nicht auf seiner Seite. Genau in dem Moment, als der Sachse in die erste Wertungsprüfung der Rallye Stemweder Berg gestartet war, setzte ein heftiger Regenschauer die Strecke unter Wasser. „Mit Slicks war das eher mühsam“, ärgerte sich Geipel über einen Anwohner, der die Strecke blockierte und drei Minuten Startverzögerung verursachte. Ein Ausrutscher in der Dunkelheit des Freitagabends ließ Geipels Rückstand auf über eine Minute anwachsen. Für den Meister war der Meisterschaftszug bereits so gut wie abgefahren, er konnte nur noch auf einen Fehler der Konkurrenten hoffen.

Aber im nördlichen Zipfel Ostwestfalens zeigte vor allem Marijan Griebel (Skoda) eine beeindruckende Leistung. Selbst die Wetterkapriolen zu Beginn der Rallye brachten den Routinier nicht aus dem Konzept, im Reifenpoker hatte Griebel fast den richtigen Riecher und drei Regen-Pneus aufziehen lassen. Am trockenen Samstag erarbeitete er sich zügig einen komfortablen Vorsprung von über 20 Sekunden, den er anschließend souverän verwalten konnte. „Wir haben vom ersten Meter an keinen Zweifel aufkommen lassen, dass wir hier siegen und den Titel holen wollen“, meinte der 34-Jährige.

## Dreikampf an der Spitze

Griebel tat das in seiner Macht Stehende, aber da war immer noch DRM-Spitzenreiter Christian Riedemann (Hyundai). Der Sulinger hatte rasch erkannt, dass am Stemweder Berg gegen Griebel zwar kein Kraut gewachsen war, aber ein zweiter Platz und maximale Punkte in der Powerstage ihm immer noch zur Krone verhelfen könnten. Allerdings gab es da auch noch Julius Tannert (Skoda), an dem nicht einfach vorbeizukommen war. Zwischenzeitlich schmolz der Abstand auf lediglich fünf Zehntel zusammen, aber der Sachse behielt die Motorhaube vorn.

Auf den letzten Kilometern der Saison musste Riedemann alles auf eine Karte setzen: Tannert überholen und die Bestzeit einfahren. Das würde selbst bei einem Griebel-Sieg zum Titel reichen. Doch das Risiko zahlte sich nicht aus. Vier Kurven vor dem Ziel rutschte Riedemann in einer Linkskurve in einen Graben und blieb dort stecken. Das Ende aller Träume. „Wir mussten alles probieren. Es sollte nicht sein“, zeigte er sich trotz der bitteren Niederlage gefasst.

Ein paar Kilometer weiter rollte Griebel zusammen mit Co Tobias Braun als neuer Meister über die Zielrampe. „Nach dem Unfall in Sulingen waren wir fast

SASCHA DÖRRENBÄCHER

Dennis Rostek gewinnt erneut die DRM Trophy



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

schon weg vom Fenster, danach haben wir 105 von 105 möglichen Punkten geholt. Hammer!“, jubelte Griebel, der sich zum dritten Mal die deutsche Rallye-Krone aufsetzen konnte. Tannert zeigte sich als fairer Verlierer: „Marijan war nicht zu schlagen. Er hat nie die Hoffnung aufkommen lassen, dass wir irgendwie näherkommen könnten.“ Mit 16 Punkten Rückstand kann Tannert die Vize-Meisterschaft feiern, nur einen Zähler hinter ihm landete Vorjahres-Champion Geipel auf dem dritten Platz der Gesamtwertung. Der Plauener haderte nicht nur mit dem Freitagabend, sondern auch ein wenig mit der Streckenführung der Rallye. „Erst die letzten beiden Abschnitte waren richtige Rallye-Prüfungen und keine Beschleunigungsrennen“, spielte Geipel auf den Leistungsnachteil seines Autos gegenüber der Konkurrenz an. Beim „Abzweig-Gebolze“, wie es Beifahrerin Katrin Becker bezeichnete, fehlte es seinem Skoda an Drehmoment.

Während die vier Hauptdarsteller der diesjährigen DRM bereits an konkreten Plänen für die kommende Saison arbeiten, könnte künftig ein weiterer Name eine Rolle spielen. Nachdem er den verregneten Auftakt ebenfalls mit falscher Reifenwahl überstanden hatte, zeigte Patrik Dinkel (Hyundai) am zweiten Tag sein Potenzial und setzte einige Top-5-Zeiten. Lohn der Mühe: Platz 4 noch vor Dennis Rostek (Skoda), der als Fünfter erneut die DRM Trophy gewinnen konnte.

So spannend wie an der Spitze ging es auch in der DRM2 zur Sache. Obwohl Raffael Sulzinger (Ford) das Finale für sich entscheiden konnte, sicherte sich Martin Christ (Opel) als Zweiter den entscheidenden Punkt für den erneuten Titelgewinn. „Am Ende gab es kein Taktieren. Da gab es nur Sieg oder Spital, jetzt ist Party angesagt“, jubelte Christ über den erneuten Erfolg.

## Überraschung im Kalender

Während Teile der Prüfungen der Rallye Stemweder Berg von den Fahrern als durchaus anspruchsvoll charakterisiert wurden, war das Drumherum eines Finales nicht würdig. Der triste Serviceplatz im Gewerbegebiet, die fehlende Akzeptanz bei der Bevölkerung und die lieblos gestaltete Siegerehrung belasteten das Gesamtbild erneut. In der nächsten Saison findet die Rallye Stemweder als vorletzter Lauf bereits Anfang August statt. Nur vier Wochen später folgt das neue Finale am Strand der Ostsee. Die DRM 2024 startet Mitte März im Erzgebirge, nach dem Stopp in Sulingen folgt mit der Hunsrück-Rallye ebenfalls ein neuer, aber wohlbekannter Name. Aktuell noch als kurze Rallye 70 geplant, möglicherweise wird künftig mehr daraus. Mit Mittelrhein und Saarland im kurzen Abstand danach weht sogar ein Hauch von Rallye Deutschland durch den neu gestalteten Kalender. ■

## 52. ADAC RALLYE STEMWEDER BERG (29.–30.10.2023)

**Fünfter von fünf Läufen zur Rallye-DM, 13 WPs über 142,7 km**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Griebel/Braun | Skoda Fabia RS Rally2 | 1:23.147 h |
| 2. | Tannert/Christian | Skoda Fabia RS Rally2 | +17,7 s |
| 3. | Geipel/Becker | Skoda Fabia Rally2 evo | +1.38,1 min |
| 4. | Dinkel/Benning | Hyundai i20 N Rally2 | +3.55,3 min |
| 5. | Rostek/Zenz | Skoda Fabia Rally2 evo | +4.18,5 min |
| 6. | Knacker/Puls | Hyundai i20 N Rally2 | +4.44,2 min |
| 7. | Berlandy/Annemüller | Skoda Fabia R5 | +4.53,4 min |
| 8. | Bliss/Simon | Skoda Fabia R5 | +5.08,6 min |
| 9. | Mohe/Hirsch | Renault Clio Rally3 | +8.30,6 min |
| 10. | Sulzinger/Kiefer | Ford Fiesta Rally4 | +10.16,5 min |

**Bestzeiten: Marijan Griebel 7, Julius Tannert 5, Christian Riedemann 2**

## DRM KALENDER 2024

| | |
|---|---|
| **15.-16.03.** | Rallye Erzgebirge/Stollberg |
| **03.-04.05.** | Rallye Sulingen/Sulingen |
| **25.05.** | Hunsrück Rallye/Idar-Oberstein |
| **14.-15.06.** | Rallye Mittelrhein/Föhren |
| **28.-29.06.** | Saarland-Pfalz-Rallye/St. Wendel |
| **02.-03.08.** | Rallye Stemweder Berg/Lübbecke |
| **30.-31.08.** | Ostsee Rallye/Lehnsan |

## DRM-STAND NACH LAUF 5

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Marijan Griebel | 134 |
| 2. | Julius Tannert | 118 |
| 3. | Philip Geipel | 117 |
| 4. | Christian Riedemann | 106 |
| 5. | Dennis Rostek | 82 |
| 6. | Georg Berlandy | 61 |
| 7. | Björn Satorius | 52 |
| 8. | Nico Knacker | 44 |
| 9. | Oliver Bliss | 44 |
| 10. | Martin Christ | 28 |

SASCHA DÖRRENBÄCHER

**Christian Riedemann setzte im Finale alles auf eine Karte – und verlor**

SASCHA DÖRRENBÄCHER

**Die Sieger der DRM-Saison 2023**

SASCHA DÖRRENBÄCHER

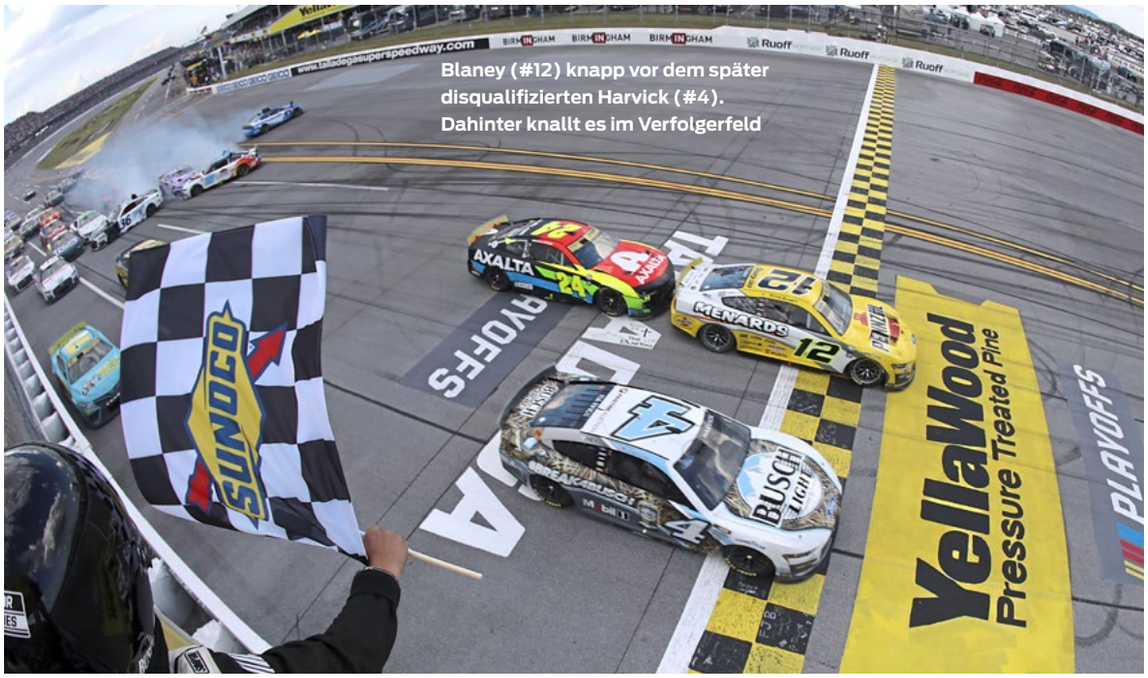
**Raffael Sulzinger gewann zwar erneut die DRM2-Wertung ...**

SASCHA DÖRRENBÄCHER

**... Meister wurde jedoch Martin Christ – mit einem Punkt**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.




Blaney (#12) knapp vor dem später disqualifizierten Harvick (#4). Dahinter knallt es im Verfolgerfeld

NASCAR

# Um Nasenlänge

Das Playoff-Rennen auf dem Superspeedway von Talladega war über weite Strecken ein Langweiler. Dramen und ein spannendes Finish gab es bei der Windschattenschlacht aber natürlich trotzdem. Am Ende jubelte Ryan Blaney (Penske-Ford).

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem in den 60 Umläufen bis zur ersten Stage-Pause hielten sich die 38 Fahrer vornehm zurück. Doch weil es in den Playoffs um jeden Zähler gehen kann, also auch um die Stage-Punkte, wurde es kurz vor der ersten Unterbrechung bereits etwas wilder. Jeder wollte noch mal ein paar Positionen gewinnen, es wurde in bester Superspeedway-Manier gedrückt und geblockt. Weil zudem Daytona-500-Sieger Ricky Stenhouse Jr. (Chevrolet) um die Spitze kämpfend mit Spritproblemen langsamer wurde, kam noch mehr Unruhe hinein. So gab es also doch noch ein paar Meter vor dem Fallen der grün-weiß karierten Flagge die erste von letztlich nur vier Gelbphasen.

Eines der Opfer in diesem Durcheinander war auch Playoff-Fahrer Ross Chastain (Chevrolet), der also noch vor der Vergabe der ersten Punkte aufgeben musste.

Die zweite Stage ging ganz ähnlich wie die erste über die Bühne. Lange Ruhe, dann zum Ende ein wenig Unruhe – diesmal aber ohne Crash. Nachdem sich Blaney die erste Stage gesichert hatte, ging auch das zweite Stage-Segment an einen Ford-Fahrer. Diesmal durfte sich Brad Keselowski über zehn Punkte und einen Playoff-Punkt freuen.

## Harvick disqualifiziert

Doch die Freude des fahrenden Teamchefs währte nicht bis zum Schluss. 27 Runden vor dem Ende löste er selbst die zweite Multi-Kollision des Tages aus, als er Rookie Carson Hocevar (Chevrolet) einen etwas zu starken Push gab. Neben Keselowski und Hocevar waren auch Austin Dillon (Chevrolet) und Ty Gibbs (Toyota) Ausfallopfer des Crashs.

Nach kurzer Rotphase, um die Streckenbegrenzung zu reparieren, ging es weiter. Nur eine kurze Debris-Caution nahm noch mal Fahrt raus. Im Finish, das hinter den Top 5 von einem weiteren Mehrfach-Crash begleitet wurde, setzte sich letztlich Blaney hauchdünn gegen Kevin Harvick (Ford) durch. Auch Blaneys dritter Talladega-Sieg kam also mittels Fotofinish zustande. Harvick wurde später allerdings wegen einer nicht korrekt befestigten Windschutzscheibe noch aus der Wertung genommen.

Blaney ist neben William Byron (Chevrolet), der P2 erbte, als zweiter Fahrer sicher im Halbfinale. Auch Denny Hamlin (Toyota) ist so gut wie sicher durch. Um die weiteren fünf Plätze geht es diese Woche in Charlotte. ■

## NASCAR CUP SERIES

**Talladega/Alabama (USA)**
31. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ryan Blaney (USA) | Ford |
| 2. | William Byron (USA) | Chevrolet |
| 3. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 4. | Corey LaJoie (USA) | Chevrolet |
| 5. | Austin Cindric (USA) | Ford |
| 6. | Justin Haley (USA) | Chevrolet |
| 7. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |
| 8. | Ryan Preece (USA) | Ford |
| 9. | Riley Herbst (USA) | Ford |
| 10. | Daniel Suárez (MEX) | Chevrolet |

**Gesamtwertung**
nach 31 von 36 Rennen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Byron (Chevrolet) | 3136 Punkte |
| 2. | Hamlin (Toyota) | 3108 |
| 3. | Bell (Toyota) | 3080 |
| 4. | Blaney (Ford) | 3078 |
| 5. | Buescher (Ford) | 3077 |
| 6. | Truex Jr. (Toyota) | 3075 |
| 7. | Larson (Chevrolet) | 3073 |
| 8. | Keselowski (Ford) | 3060 |
| 9. | Reddick (Toyota) | 3058 |
| 10. | Wallace (Toyota) | 3051 |

## NASCAR-NEWS

### TRUCK SERIES: SIEG FÜR DEN EX-CHAMPION

Das Truck-Rennen in Talladega hat das Playoff-Feld mächtig durcheinandergewürfelt. Nur drei der verbliebenen acht Titelaspiranten landeten in einem actionreichen Rennen letztlich in den Top 10. Sieger wurde einer, der seinen ersten Start der Saison fuhr: Brett Moffitt (Ford), Meister von 2018, holte sich in einem engen Finish den Sieg – und hofft nun auf ein Comeback. Er fuhr zuletzt 2020 eine volle Saison.

### CUP SERIES: „ROCKY" FÄHRT AUF DEM ROVAL

Das Team Legacy Motor Club gab im Vorfeld des Talladega-Rennens bekannt, dass man beim Rennen diese Woche auf dem Charlotte-Roval erneut auf die Dienste von Mike Rockenfeller zurückgreifen wird. Der DTM-Champion von 2013 fuhr schon in Indianapolis und in Watkins Glen für die Truppe der Rekordchampions Jimmie Johnson und Richard Petty. In Watkins Glen holte „Rocky" mit P19 seine bislang beste Platzierung im Cup.

### CUP SERIES: ZURÜCK ZU ALTBEWÄHRTEM

In der Streckenplanung für die Saison 2024 heißt es gleich an zwei Orten: Kommando zurück! Zum einen wird das Frühjahrsrennen in Bristol nach drei Jahren als „Dirt-Event" nicht mehr auf Lehm, sondern wieder auf Beton ausgetragen. Zum anderen kehren die Stockcars in Indianapolis dem Road Course den Rücken und kehren ebenfalls nach drei Ausgaben auf das Oval zurück. Außerdem stehen bereits fest: Der Clash in Los Angeles (4. Februar), das Daytona 500 (18. Februar), das Allstar-Rennen in North Wilkesboro (19. Mai) und das mittlerweile etablierte Finale in Phoenix (3. November). Noch unsicher ist, ob der Cup nach Chicago zurückkehrt. Seit Monaten wird außerdem über ein mögliches Auslandsrennen in Montreal spekuliert.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercars

# Bathurst: Der Berg ruft

Gen3-Premiere: Die neuen Supercars fahren erstmals beim „Bathurst 1000“

SUPERCARS

Am Sonntag findet mit dem 1000-km-Rennen in Bathurst das Saisonhighlight der Supercars statt. Im Titelrennen könnte der Klassiker entweder eine Vorentscheidung oder die große Wende bringen.

Von: **Michael Bräutigam**

Noch drei Rennwochenenden stehen den Akteuren der wichtigsten Tourenwagenserie der südlichen Hemisphäre bevor. Während es aber auf den Stadtkursen in Surfers Paradise und Adelaide jeweils zwei Rennen gibt, bleibt in Bathurst nur eine Chance, entweder als der große Gewinner oder eben als bedröppelter Verlierer aus dem Wochenende hervorzugehen.

Außerdem haben die Titelaspiranten bei den letzten beiden Events wieder alles alleine in der Hand, während beim zweiten Enduro-Event der Saison auch der Co-Driver mitspielen muss. Mit Blick auf die weiterhin recht enge Tabelle dürfte die 66. Ausgabe des australischen Langstreckenklassikers also vorentscheidenden Charakter haben. Die komplett Chevrolet-befeuerten Top 4, bestehend aus Tabellenführer Brodie Kostecki (Erebus), Verfolger Shane van Gisbergen (Triple Eight) und ihren jeweiligen Teamkollegen Will Brown und Broc Feeney, trennen gerade einmal 294 Punkte. Ein Sieg in Bathurst würde 300 bringen.

## Ford konkurrenzfähig?

Wie sich der Triumph beim 1000-km-Rennen anfühlt, durfte Van Gisbergen schon 2020 und 2022 erfahren. Kostecki war mit P3 und P4 bei den letzten beiden Ausgaben ebenfalls stark unterwegs – allerdings war Erebus da nicht zwingend ein Topteam. Das hat sich mit dem Wechsel zu den Gen3-Autos freilich verändert. Wie gut auch die Co-Driver sind, konnte man in Sandown sehen: Die Top 4 der Tabelle waren dort auch die Top 4 im Rennen.

Unklar ist, inwieweit Ford den Spielverderber für die „Roten“ spielen könnte. Man darf ein paar leichtere Karosserieteile anbringen, gleichzeitig darf Chevrolet aber auch den Schwerpunkt absenken. Vor allem das Grove-Team war schon in Sandown stark. Gut möglich, dass man in Bathurst ganz zum Partycrasher wird. ■

TCR Dänemark

# Halder wieder Vize

Kasper Jensen (Honda) hat sich den vierten Titel in Dänemark geholt. Mike Halder (Audi) wird wie schon 2022 Vizemeister.

Bereits zum dritten Mal in dieser Saison war der Jyllandsringen Austragungsort für die dänische TCR-Serie. Kasper Jensen war mit 39 Punkten Vorsprung auf Mike Halder klarer Favorit auf den Titel. Maximal 81 Zähler waren noch zu holen, doch Jensen ließ keine Zweifel an seinen Ambitionen.

Nach einer erneuten Pole holte er sich den Sieg im ersten Lauf. Neuer Abstand: 50 Punkte bei noch 54 zu holenden. Im zweiten Lauf war dann endgültig alles klar: Jensen holte mit P9 sieben Zähler, was genug für den vierten Titel in Folge war. Da auch nicht Halder (P2), sondern Philipp Lindberg (Honda) gewann, wäre Jensen sogar mit einem Ausfall Meister gewesen.

Im letzten Rennen kam es noch mal zum Duell um den Sieg zwischen dem Deutschen und dem Dänen – mit dem knapp besseren Ausgang für Halder, der damit wie 2022 den Vizetitel holte. ■ MBR

TCR DENMARK/STUMP PHOTO

**Das Saison-Podest (v.l.): Vize Halder, Meister Jensen, Dritter Sylvest**

TCR World Tour

# Norbi auf Abwegen

Norbert Michelisz, aktueller Tabellenführer der TCR World Tour, wechselt am Wochenende die Disziplin.

Zurzeit befindet sich die TCR World Tour in einer gut zweimonatigen Rennpause. Genug Zeit also für Kindheitsträume. Einen wird sich Tabellenführer Norbert Michelisz kommendes Wochenende erfüllen. Beim Rallye-EM-Lauf in Ungarn gibt er seine Premiere in dieser Disziplin. Unterstützung gibt es vom österreichischen Mineralölkonzern OMV, der auf dem Hyundai i20 N Rally2 wirbt.

„Ich stehe vor einer der größten Herausforderungen meiner Karriere“, weiß der WTCR-Champion von 2019. Rund 70 Testkilometer spulte Michelisz gemeinsam mit seinem erfahrenen Beifahrer Róbert Tagai ab, mehr gibt es nicht.

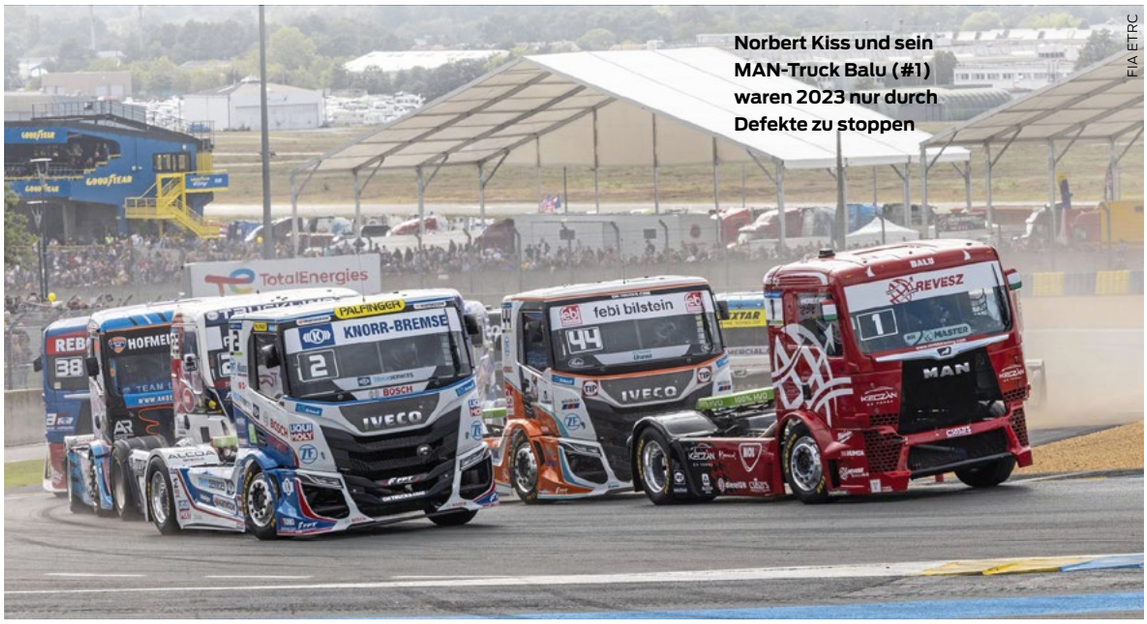
„Wir haben das Auto abgestimmt, und ich weiß, dass ich noch viel lernen muss. Aber wir haben viel Freude gehabt“, berichtet der Ungar. „Ich habe auch keine Erwartungen, sondern will einfach nur das Ziel erreichen“, lautet seine Vorgabe. ■ MBR

MAKAI GERGELY/MGR IMAGES

**Erste Erfahrungen gesammelt: Michelisz beim Vortest zur Ungarn-Rallye**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.




Norbert Kiss und sein MAN-Truck Balu (#1) waren 2023 nur durch Defekte zu stoppen

FIA ETRC

# Hattrick für Kiss

Dritter Titel in Folge, fünfter insgesamt: Norbert Kiss (MAN) ist aktuell in der Truck-EM nicht zu halten. Das Finale in Jarama wurde für den Ungarn nur mehr zur Kür – und zum Ort einer neuen Rekordmarke.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon als im Rahmen des Truck GP am Nürburgring die erste Saisonhälfte beschlossen wurde, glaubte niemand mehr daran, Norbert Kiss an seinem fünften EM-Titel hindern zu können. 54 Punkte Vorsprung zur Halbzeitmarke sind eine Welt. Vor allem, wenn jemand in seiner eigenen Welt fährt. So wie der Ungar aus dem Team von Révész Racing mit seinem MAN-Racetruck. Diese Kombination war dieses Jahr tatsächlich nur durch technische Gebrechen zu stoppen, jedoch nie beim reinen Speed.

## Kiss auf Rekordjagd

Zweimal schlug der Defektteufel zu: Beim Auftaktrennen in Jarama streikte die Elektronik, beim Event in Zolder ging im ersten Lauf der Turbo in Rauch auf. Ansonsten stehen lauter beeindruckende Werte zu Buche: In allen 16 Superpoles sicherte er sich die Bestzeit und damit den besten Startplatz. Dass er „nur“ 14 der 16 Hauptrennen gewann, ist den Defekten zuzuschreiben. Nutznießer war jeweils Jochen Hahn (IVECO), der beide Rennen gewann. Auch beeindruckend: Kiss-Aufholjagden, die zu insgesamt acht Siegen in den jeweiligen Reversed-Grid-Rennen führten.

Die eigene Rekordmarke von 19 Siegen, die Kiss auf dem Weg zu seinem zweiten EM-Titel 2015 aufgestellt hat, konnte er bereits bei der vorletzten Saisonstation in Le Mans einstellen. Ebenso konnte er in Frankreich vorzeitig den Titelgewinn feiern. Gemeinsam mit Antonio Albacete (MAN) war außerdem die Teamwertung mit Révész & T-Sport bereits unter Dach und Fach gebracht.

Beim Finale in Jarama ging es also nur noch um die Verfolgerplätze und den Titel im Promoters Cup, also quasi der Amateurwertung. Außerdem wollte Kiss noch mal an den Zahlen drehen.

Zum einen machte er wie erwähnt die Quali-Ausbeute perfekt. Zum anderen holte er drei Siege und einen dritten Platz, womit er nicht nur in Sachen Siegen, sondern auch mit dem bestehenden Punktesystem einen neuen Rekord aufstellte. Der letzte Sieg des Jahres ging derweil an André Kursim (IVECO), der eine starke Saison mit dem fünften Gesamtrang abschließen konnte.

## Hahn erneut Vizemeister

Den Vizetitel holte sich letztlich souverän Hahn, der seine alleinige Rekordmarke von sechs WM-Titeln schon im nächsten Jahr loswerden dürfte. Um den dritten EM-Rang wurde es noch mal spannend. Sascha Lenz (MAN) crashte im freien Training nach einem Lenkungsdefekt schwer, blieb aber unverletzt. Auch der Truck war reparabel, und zwei vierte Plätze am Samstag hielten ihm Verfolger Albacete um gerade mal einen Punkt vom Hals.

Am Sonntag brachten ein dritter und ein zweiter Platz für Lenz bei zwei vierten Plätzen für den Spanier die endgültige Entscheidung. Die Top 3 der Meisterschaft sahen damit also genau so aus wie im vergangenen Jahr.

Im Promoters Cup fiel die Titelentscheidung im Anschluss ans erste Jarama-Rennen. Steffen Faas (Scania) schien die Entscheidung mit P8 und einem „Klassensieg“ noch vertagen zu können, erhielt aber eine Zehn-Sekunden-Strafe für eine Kollision. So konnte José Eduardo Rodrigues (MAN) doch schon losfeiern. ■

## ENDSTAND TRUCK-EUROPAMEISTERSCHAFT

**Nach acht Rennwochenenden (insgesamt 32 Rennen)**

| | Fahrer | Team | Marke | Pkte. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Norbert Kiss (H) | Révész Racing | MAN | 419 |
| 2. | Jochen Hahn (D) | Team Hahn Racing | IVECO | 314 |
| 3. | Sascha Lenz (D) | SL Apollo Tyres Trucksport | MAN | 274 |
| 4. | Antonio Albacete (E) | T Sport Bernau | MAN | 269 |
| 5. | André Kursim (D) | Don't Touch Racing | IVECO | 169 |
| 6. | Stephanie Halm (D) | Team Schwabentruck | IVECO | 162 |
| 7. | Jamie Anderson (GB) | Anderson Racing | MAN | 152 |
| 8. | José Eduardo Rodrigues (P) | Reboconort | MAN | 106 |
| 9. | Steffen Faas (D) | tankpool24-Racing | Scania | 69 |
| 10. | Lukas Hahn (D) | Team Hahn Racing | IVECO | 62 |
| 11. | Luis Recuenco (F) | Luis Recuenco | IVECO | 37 |
| 12. | Mark Taylor (GB) | Taylors Trucksport Racing | MAN | 34 |
| 13. | Adam Lacko (CZ) | Buggyra ZM Racing | Freightliner | 28 |
| 14. | John Newell (GB) | NWT Motorsport | MAN | 25 |
| 15. | José Rodrigues (P) | Reboconort | MAN | 24 |

13 EM-Titel auf einem Bild: Kiss (M.) mit Albacete (l.) und Jochen Hahn

FIA ETRC



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BEST CARS 2024

DEUTSCHLANDS GROSSE LESERWAHL

**RENAULT**
CLIO E-TECH HYBRID

**CUPRA**
TAVASCAN

# ABSTIMMEN UND TRAUMAUTO GEWINNEN

Jetzt mitmachen und mit etwas Glück
einen **CUPRA Tavascan** oder einen **Renault Clio** gewinnen.

TEILNAHMEKARTEN UND GEWINNSPIELDETAILS IN DER AKTUELLEN AUSGABE! JETZT IM HANDEL ODER ONLINE.

auto motor und sport

Die Gewinnerautos können in Farbe und Ausstattung von den abgebildeten Fahrzeugen abweichen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jorge Martín (#89), Francesco Bagnaia (#1) und Marc Márquez kämpfen sich durch die japanischen Wassermassen

# Durch den Monsun

Wenn das MotoGP-Rennen am Sonntag wegen gewaltiger Wassermassen nach halber Distanz auch abgebrochen werden musste, boten die beiden WM-Führenden einen Kampf jenseits aller Vorstellungen. Jorge Martín ist bis auf drei Punkte an Weltmeister Bagnaia herangerückt.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Das Tempo an der Spitze war beängstigend. Weltmeister Pecco Bagnaia bremste auf dem Asphalt, auf dem das Wasser immer höher stand, mit furchterregendem Schlingern, doch sosehr er sich auch bemühte, sein WM-Kontrahent Jorge Martín zog ihm am Ausgang der Kurven immer wieder davon. Es wurde immer dunkler, die Sicht in der Gischt immer schlechter, und die 300-PS-Biester schlingerten wie wild auf den Geraden. Dann flog Johann Zarco, der wieder eine imposante Aufholjagd fuhr, hinter der zweiten Unterführung ab, zur gleichen Zeit hob Marc Márquez auf der Zielgeraden die Hand, kurz danach setzte der Rennleiter dem Spuk ein Ende und brach das Rennen ab. Wie sich zeigen sollte, zum bestmöglichen Zeitpunkt.

## Richtig viel Kohle

Doch zunächst bekamen die japanischen Bosse, die in großer Zahl gekommen waren, um sich ein Bild von dem zu machen, warum ihre Motorräder nach einem halben Jahrhundert Überlegenheit hinter die Europäer zurückgefallen sind, den Fortschritt brutal präsentiert. KTM brachte den Kohlefaser-Rahmen, den Dani Pedrosa in Misano eingesetzt hatte, und der beim anschließenden Test von den Werksfahrern für gut befunden wurde, und mit dem fuhr Brad Binder am Freitag Bestzeit und pulverisierte den längsten in der MotoGP bestehenden Rundenrekord. Den von Jorge Lorenzo von 2015, als auf dem japanischen Asphalt noch mit Bridgestone gefahren wurde. Mit einem Schlag wurde ihnen der Aufwand klar, den sie bei ihrer zukünftigen Entwicklung treiben müssen. Doch auch die Ducatis spielten auf der Stop-and-Go-Strecke ihre Überlegenheit aus, schließlich drückte Jorge Martín den Rekord um fast weitere drei Zehntel nach unten, und neben den beiden WM-Führenden stellte sich noch Jack Miller in die erste Startreihe. Marc Márquez hatte wieder gezaubert und sich an Martín angehängt, doch auch dies sollte nur für die dritte Startreihe reichen. Er war der Einzige auf einer japanischen Maschine, der es in die Q2 schaffte, Ex-Weltmeister Fabio Quartararo folgte als beste Yamaha erst auf Startplatz 14.

> „Die Entscheidungen zu den Abbrüchen kamen alle richtig. Bei der Dunkelheit und dem Aquaplaning war es zu gefährlich. “
>
> Marc Márquez

Auch das Sprintrennen war fest in europäischer Hand, und die KTMs spalteten die Ducatis. Dass Brad Binder schließlich als Zweiter zwischen Martín und Bagnaia ins Ziel kam, brachte die WM-Streithähne noch näher zusammen. Und Marc Márquez stellte klar, dass der siebte Platz die bestmögliche Schadensbegrenzung war und es über die Distanz noch schlimmer werden würde. Dafür machte Bagnaia klar: „Wir haben das Gefühl beim Bremsen wieder. Über die Distanz werden wir wieder dabei sein.“

Doch dann kam alles ganz anders. Eigentlich hatte die Wettervorhersage noch eine halbe Stunde vor dem MotoGP-Start erst für 15.30 Uhr, das heißt für das Ende des MotoGP-Rennens, Regen vorhergesagt, doch sie sollte sich irren. Als das ganze Feld mit Slicks in der Startaufstellung stand, begann es zu regnen. Und just als alle wieder aus der Aufwärmrunde kamen, wurde der Regen heftiger. Doch noch immer waren

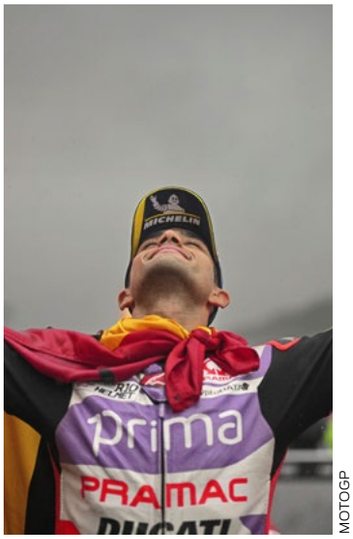


User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP

MOTOGP

**Marc Márquez: 140. GP-Podest, aber noch keine Antwort für 2024**



MOTOGP

**Jorge Martín: Sieg im Gewitter**

MOTOGP

**Ausfahrt aus der Boxengasse: Bagnaia (#1) stellte den Pit-Limiter zu spät ab und verlor drei Plätze**

einige Stellen um den Kurs in den Bergen von Motegi trocken, so ließ man die 21 PS-Ungeheuer losfahren. Gleich nach der ersten Runde fuhr Weltmeister Bagnaia wieder rein, um aufs Regen-Motorrad zu wechseln, und 14 seiner Kollegen folgten ihm. Es wurde richtig eng vor den Boxen. Als sie dann alle gesammelt wieder hinausfuhren, schaltete Bagnaia den Pit-Limiter einen Moment zu spät aus und verlor gleich drei Plätze, doch dann ließ Jorge Martín in Turn 3 zu weit auf, und Bagnaia war wieder vorn. Dann zog Martín, der schon zuvor Marc Márquez, Aleix Espargaró und Marco Bezzecchi jeweils ausbeschleunigen konnte, auch an dem Führenden vorbei, während sich Binder auf die Nase legte. „Ich konnte ihm beim Bremsen immer wieder näherkommen, aber beim Beschleunigen hatte er unglaubliche Traktion“, stellte Bagnaia fest. Marc Márquez konnte seine fahrerische Qualität mal wieder richtig unter Beweis stellen und behielt die beiden Führenden in Sichtweite. Doch all dies wurde im immer heftiger werdenden Regen zu einem Drahtseilakt an der Grenze zum Wahnsinn.

## Die Mächte Nippons

Der Abbruch erfolgte genau, nachdem Martín, Bagnaia und Márquez die Ziellinie zum zwölften Male überquert hatten, also mehr als die Hälfte der Renndistanz gefahren war. Die Rennleitung ließ das Safety Car um die Strecke fahren, und als der Regen etwas nachließ, schickte man die Fahrer wieder raus. Doch noch während der Quick-Start-Prozedur wurde es sichtlich dunkler, und als die Wassermassen wieder vom Himmel prasselten, entschied die Rennleitung noch während der Aufwärmrunde, das Rennen endgültig abzubrechen. Es war genügend gefahren worden, dass volle Punkte verteilt werden konnten. „Genau die richtige Entscheidung“, stellte Marc Márquez fest. „Ich hatte mir beim Regen zwar Chancen auf einen Sieg ausgerechnet, aber bei der Dunkelheit und dem Aquaplaning wäre es viel zu gefährlich gewesen.“ ■

## DREI FRAGEN AN JORGE MARTÍN

### WIE NERVÖS WAREN SIE, ALS ES KURZ VOR DEM START ANFING ZU REGNEN?

Das war nicht gerade beruhigend, richtig nervös wurde ich aber in der Warm-up-Runde, als ich sah, wie alle auf den Slicks herumgerutscht sind, inklusive mir selbst. Ich wusste nicht genau, was ich tun sollte, also ließ ich Pecco vorbei, und als er reinfuhr, fuhr ich hinterher. Ich fühlte mich auf den Regenreifen zwar stark, aber ich hatte einen Rutscher in Kurve 3 und fiel zurück. Ich hatte aber einen sehr guten Drive aus den Kurven heraus, und ich konnte mich wieder nach vorn kämpfen. Dass ich dann eine Lücke von einer Sekunde aufbauen konnte, war der Schlüssel zum Sieg.

### WIE WAR DIESE ÜBERLEGENE BESCHLEUNIGUNG MÖGLICH?

Meine Elektronik hat sehr gut funktioniert, und das war entscheidend. Ich konnte in Kurve 9 und 10 Marco Bezzecchi und Pecco Bagnaia überholen, aber vorne war ich am Limit, dort hatte ich nicht das beste Gefühl.

### WURDE DAS RENNEN ZUM RICHTIGEN ZEITPUNKT ABGEBROCHEN?

Ganz sicher. Wir hatten überhaupt keine Sicht mehr, ich konnte mein Team an der Boxenmauer nicht mehr sehen. Mir kam es irgendwie nicht wie ein wirklicher Sieg vor, denn es war kein komplettes Rennen, so ist das Gefühl nicht das gleiche. Aber Hauptsache, es gab volle Punkte. Ich war jetzt bei den letzten drei Rennen auf dem Podest und habe zwei gewonnen. Diese Momente will ich genießen.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Volle Kohle voraus

Der neue Kohlefaser-Rahmen beflügelte die KTMs in Motegi. Ob er aber bei allen Wetterbedingungen Vorteile bringt, muss sich erst noch zeigen.

Von: **Dian Sulistiyowati**

POLARITY PHOTO

**Sprintrennen: Brad Binder (#33) und Jack Miller (#43) bedrängen Jorge Martín**

Brad Binder wurde beim letztjährigen Japan-GP Zweiter hinter Jack Miller, der kurze Zeit später sein Teamkollege werden sollte. Doch noch besser als ihre Geschichte bereitete die beiden das neue Fahrwerk mit dem Kohlefaser-Komposit-Rahmen auf das Wochenende vor. So schafften es auch beide gleich in die Q2, Miller konnte sich dort als Dritter für die erste Startreihe qualifizieren, Binder als Fünfter stand eine Reihe dahinter. Mit ihren gewohnt guten Starts lagen die beiden orangenen Maschinen auch gleich auf den Plätzen 2 und 3. Dann ging Binder an seinem Teamkollegen vorbei und machte Druck auf Jorge Martín. Zwar setzte dieser seine überragende Form aus den letzten Rennen auch in Japan fort, Binder konnte seinen zweiten Platz aber halten. Mit dem vierten Platz waren die beiden KTMs mit den Ducatis der beiden WM-Führenden auf Augenhöhe. „Ich wollte mich an die Spitze setzen, doch das Tempo von Jorge Martín war irrwitzig, ich konnte einfach nicht glauben, welche Rundenzeiten wir fuhren“, gab Binder zu. „Aber mein Motorrad fühlte sich besser an als je zuvor.“ Dem konnte Miller nur zustimmen: „Ich hatte ein richtig gutes Gefühl, auch wenn ich zum Schluss rechts etwas Reifenprobleme bekam.“

Im Regen am Sonntag fiel Binder in der sechsten Runde in Turn 3 hin. „Ich war im Regen eigentlich schnell, doch dann blockierte mir das Vorderrad, und das war es dann“, entschuldigte er sich. Miller, von dem man es gewohnt ist, dass er bei solchen Bedingungen auftrumpft, lag beim Abbruch immerhin auf dem sechsten Platz. „Es ist nicht mein bestes Ergebnis bei solchen Bedingungen, aber ich bin happy“, so der Australier. „Ich habe, so lange noch nicht viel Wasser auf dem Asphalt war, auf die Reifen aufgepasst, und das hat sich ausgezahlt. Als es stärker anfing zu regnen, habe ich wieder Boden gutgemacht. Wir hatten für den Restart noch etwas geändert, was uns noch schneller gemacht hätte, aber dann war Schluss.“ ■

## KOMMENTAR

**WENN JAPANS MOTORRÄDER** in diesem Jahr in der MotoGP auch mächtig leiden: Der Japan-Grand-Prix konnte trotzdem wieder strahlen wie zuletzt vor Corona. Im letzten Jahr waren Zuschauer und Organisatoren noch etwas zaghaft, nun gab es wieder all die Sonderbusse, die die Massen aus den umliegenden Städten direkt zur Strecke brachten, und die Stimmung unter den Fans brachte wieder all die Exzesse mit sich, für die die Fahrer Japan so lieben. Motegi hatte wieder dieses einzigartige Flair. Dass das Honda Team Asia mit Somkiat Chantra und Ai Ogura in der Moto2 einen Heimsieg feiern konnte, schaffte eine Stimmung, die Europäer nur schwer verstehen können. Danach konnte es noch so heftig regnen: Alle harrten auf den Tribünen aus, und selbst, als das MotoGP-Rennen nicht wieder gestartet wurde, sah man nur lächelnde Gesichter. Wenn es auch noch etwas dauert: Japans Motorsport wird sich wieder erheben.

**Dian Sulistiyowati, Reporterin**

## AUS DEM FAHRERLAGER

### KLEINE GANZ GROSS

Es war schon früher eine Riesengaudi, dieses Jahr wurde es wiederbelebt: Mit winzigen elektrischen Motorrädern fuhren am Donnerstag einige MotoGP-Fahrer gegen aufstrebende Talente aus der Moto2 und Moto3 auf dem Minibike-Parcours des Motegi-Geländes, und dabei blieb kein Auge trocken. Die drei Lokalmatadore Takaaki Nakagami, Ai Ogura und Tatsuki Suzuki stellten sich den MotoGP-Stars Jorge Martín, Johann Zarco und Miguel Oliveira. Pedro Acosta wollte es gegen seine zukünftigen Klassenkollegen genauso wissen wie die Moto3-Sensation David Alonso. Schließlich gewann Johann Zarco, der vor einem Jahrzehnt viel Erfahrung mit Minibikes auf der Bahn von Gábor Talmácsi gesammelt hat, vor Alonso und Acosta. Doch so tierisch ernst nahm es niemand, alle hatten viel Spaß, mit dem sie dann in das Wochenende gehen konnten.

### GEBURTSTAGSKIND CANET

Am Samstag feierte Arón Canet seinen 24. Geburtstag. Der stark tätowierte Pons-Pilot wurde von seinem Team in der Box mit einer winzigen Torte empfangen, auf der 24 kleine Kerzen dicht nebeneinandergedrängt brannten, und die der Spanier auch mit einem Atemzug ausblies. Nach dem Rennsonntag, der für ihn vorzeitig endete, konnte Burger-Fan Canet das Feiern noch einmal mit einem gewaltigen Fleischsandwich nachholen.

MOTOGP

**MotoGP-Stars auf elektrischen Minibikes: Riesengaudi im Taschenformat**

### LAND DES LÄCHELNS

Wenn bei den pompösen Zeremonien der letzten Grands Prix auch mächtig auf die Pauke gehauen wurde, ging es in Japan wieder etwas konservativer zu. Doch dieses Land hat seinen ganz eigenen Stil, der die Fans in Scharen zu ihren Idolen zieht, und dabei konnte man in diesem Jahr wieder all die fantasievollen Kostüme und Huldigungen an die Fahrer erleben, die diesen Grand Prix so einzigartig gemacht haben. Die Hymne wurde von der Künstlerin Yuko Suzuhana vorgetragen, die traditionelle japanische Poetik mit moderner Rockmusik verbindet.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

## MOTOGP-ERGEBNISSE

**Motegi (J) – 1. Oktober 2023** 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 57,612 km über 12 Runden à 4,801 km. 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet.
Wetter/Piste: nass, Luft: 24 Grad, Asphalt: 26 Grad. Schnitt des Siegers: 143,4 km/h.

### RENNERGEBNIS

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand | Topspeed | Schnellste Rde. | Reifen v./h. | Punkte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Jorge Martín (E) | Ducati D16 GP23 | 12 | 24.06,314 min | 300,0 km/h | 1.57,715 min | H/S | 25 |
| 2. | Francesco Bagnaia (I) | Ducati D16 GP23 | 12 | +1,413 sec | 289,5 km/h | 1.57,083 min | H/S | 20 |
| 3. | Marc Márquez (E) | Honda RC 213 V | 12 | +2,013 sec | 290,3 km/h | 1.57,453 min | H/S | 16 |
| 4. | Marco Bezzecchi (I) | Ducati D16 GP22 | 12 | +2,943 sec | 303,3 km/h | 1.57,056 min | H/S | 13 |
| 5. | Aleix Espargaró (E) | Aprilia RS-GP | 12 | +3,181 sec | 297,5 km/h | 1.57,393 min | H/S | 11 |
| 6. | Jack Miller (AUS) | KTM RC16 | 12 | +6,837 sec | 296,7 km/h | 1.57,072 min | H/M | 10 |
| 7. | Augusto Fernández (E) | KTM RC16 | 12 | +7,587 sec | 279,7 km/h | 1.56,454 min | H/M | 9 |
| 8. | Fabio Di Giannantonio (I) | Ducati D16 GP22 | 12 | +8,602 sec | 295,0 km/h | 1.57,450 min | H/S | 8 |
| 9. | Raúl Fernández (E) | Aprilia RS-GP | 12 | +11,229 sec | 286,4 km/h | 1.57,535 min | H/M | 7 |
| 10. | Fabio Quartararo (F) | Yamaha YZR-M1 | 12 | +12,244 sec | 299,1 km/h | 1.58,100 min | H/M | 6 |
| 11. | Takaaki Nakagami (J) | Honda RC 213 V | 12 | +14,714 sec | 290,3 km/h | 1.57,792 min | H/S | 5 |
| 12. | Joan Mir (E) | Honda RC 213 V | 12 | +14,924 sec | 289,5 km/h | 1.56,688 min | H/M | 4 |
| 13. | Cal Crutchlow (GB) | Yamaha YZR-M1 | 12 | +16,057 sec | 295,0 km/h | 1.57,645 min | H/M | 3 |
| 14. | Stefan Bradl (D) | Honda RC 213 V | 12 | + 17,253 sec | 286,4 km/h | 1.58,505 min | H/S | 2 |
| 15. | Pol Espargaró (E) | KTM RC16 | 12 | +24,921 sec | 291,1 km/h | 1.58,130 min | H/M | 1 |
| 16. | Michele Pirro (I) | Ducati D16 GP23 | 12 | +33,962 sec | 290,3 km/h | 1.59,325 min | H/S | - |
| 17. | Franco Morbidelli (I) | Yamaha YZR-M1 | 12 | +1.14,934 min | 298,3 km/h | 1.57,546 min | H/M | - |
| 18. | Miguel Oliveira (P) | Aprilia RS-GP | 11 | +1 Runde | 287,2 km/h | 1.56,537 min | H/M | - |
| 19. | Maverick Viñales (E) | Aprilia RS-GP | 11 | +1 Runde | 294,2 km/h | 1.58,087 min | H/M | - |
| | **Nicht gewertet:** | | | | | | | |
| | Johann Zarco (F) | Ducati D16 GP23 | 12 | +6,191 sec | 303,3 km/h | 1.55,903 min | H/S | - |
| | Brad Binder (ZA) | KTM RC16 | 5 | +7 Runden | 297,5 km/h | 1.57,162 min | H/M | - |

### QUALIFYING

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Martín | 1.43,198 min |
| 2. | Bagnaia | 1.43,369 min |
| 3. | Miller | 1.43,551 min |
| 4. | Bezzecchi | 1.43,624 min |
| 5. | Binder | 1.43,709 min |
| 6. | Di Giannantonio | 1.43,808 min |
| 7. | M. Márquez | 1.43,812 min |
| 8. | Viñales | 1.43,815 min |
| 9. | A. Espargaró | 1.43,822 min |
| 10. | Zarco | 1.43,851 min |
| 11. | R. Fernández | 1.44,054 min |
| 12. | P. Espargaró | 1.44,096 min |
| 13. | A. Fernández | 1.44,129 min |
| 14. | Quartararo | 1.44,138 min |
| 15. | Mir | 1.44,150 min |
| 16. | Oliveira | 1.44,427 min |
| 17. | Morbidelli | 1.44,521 min |
| 18. | Nakagami | 1.44,626 min |
| 19. | Crutchlow | 1.45,273 min |
| 20. | Bradl | 1.45,451 min |
| 21. | Pirro | 1.45,707 min |

### SPRINTRENNEN

| | Fahrer | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | Martín | 21.00,734 min |
| 2. | Binder | +1,390 sec |
| 3. | Bagnaia | +5,279 sec |
| 4. | Miller | +6,194 sec |
| 5. | Zarco | +6,315 sec |
| 6. | Bezzecchi | +8,919 sec |
| 7. | M. Márquez | +9,298 sec |
| 8. | Di Giannantonio | +10,189 sec |
| 9. | Viñales | +12,404 sec |
| 10. | R. Fernández | +15,366 sec |
| 11. | P. Espargaró | +15,473 sec |
| 12. | A. Fernández | +15,592 sec |
| 13. | Mir | +17,052 sec |
| 14. | Oliveira | +18,092 sec |
| 15. | Quartararo | +19,333 sec |
| 16. | Morbidelli | +19,645 sec |
| 17. | Nakagami | +21,862 sec |
| 18. | Crutchlow | +26,026 sec |
| 19. | Pirro | +27,911 sec |
| 20. | Bradl | +28,178 sec |

**Schnellste Runde:** Martín 1.44,033 min

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Bagnaia | 319 |
| 2. | Martin | 316 |
| 3. | Bezzecchi | 265 |
| 4. | Binder | 201 |
| 5. | A. Espargaró | 171 |
| 6. | Zarco | 162 |
| 7. | Viñales | 139 |
| 8. | Marini | 135 |
| 9. | Miller | 125 |
| 25. | Folger | 9 |
| 26. | Bradl | 8 |

### WM-STAND MARKEN

| | Marke | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Ducati | 490 |
| 2. | KTM | 272 |
| 3. | Aprilia | 240 |
| 4. | Honda | 142 |
| 5. | Yamaha | 131 |

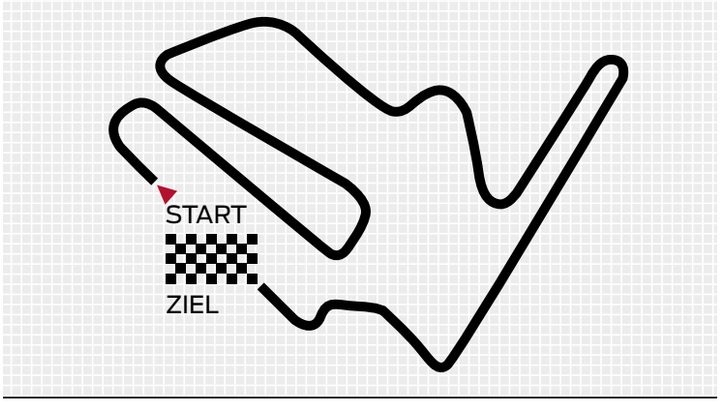
### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Pramac Racing | 478 |
| 2. | Mooney VR46 Racing Team | 400 |
| 3. | Ducati Lenovo Team | 354 |
| 4. | Red Bull KTM Factory Racing | 326 |
| 5. | Aprilia Racing | 310 |
| 6. | Monster Energy Yamaha MotoGP | 188 |
| 7. | Gresini Racing MotoGP | 161 |
| 8. | Cryptodata RNF MotoGP Team | 109 |
| 9. | LCR Honda | 98 |
| 10. | Tech3 KTM Factory Racing | 88 |

### TWIN RING MOTEGI 4,801 KM

Rundenrekord: **1.45,198, Jack Miller (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.43,198, Jorge Martín (Ducati), 2023**
Topspeed-Rekord: **317,6 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), Enea Bastianini (Ducati) 2022 und Marco Bezzecchi (Ducati) 2023**

STRECKE




„Der WM-Kampf ist nun viel intensiver geworden. Aber wir sind gut aufgestellt, und auch Jorge Martín wird Fehler machen."

Francesco Bagnaia

MICHELIN

**Duscht Martín Bagnaia weiter ab?**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Asiatischer Doppelsieg, Acost

Somkiat Chantra: Nach supercoolem Auftritt entluden sich die Emotionen des Thailänders nach dem Sieg

MOTOGP

Der Thailänder Somkiat Chantra war an diesem Wochenende nicht zu halten, und der erkrankte Lokalheld Ai Ogura wuchs über sich hinaus. Doch auch beim Doppelsieg des Honda Teams Asia konnte Pedro Acosta profitieren.

Von: **Dian Sulistiowati**

Somkiat Chantra ist einer der nettesten Fahrer, denen man im Fahrerlager begegnet. Dazu hat der Thailänder ein so positives und sonniges Gemüt, dass seine Umgebung die reinste Freude ist. Doch wenn der 24-Jährige sich auf einer Rennstrecke wohlfühlt und ein gutes Wochenende erwischt, dann kann er auch unschlagbar sein. Er gilt ohnehin als gnadenloser Spätbremser, Stopp-and-Go-Kurse liegen ihm. Wie er aber das Wochenende in

**Motorrad-WM**

# 2024 gibt es noch einen GP mehr

Letzte Woche wurde von Dorna und FIM der provisorische Motorrad-WM-Kalender für 2024 bekannt gegeben. Nun machen die Motorrad-WM-Macher ihre Ankündigung wahr: Es soll die maximal möglichen 22 Grands Prix geben.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich sieht der Kalender für 2024 sehr ähnlich aus wie der diesjährige, nur ist der WM-Auftakt wieder in Katar, und der Aragón-Grand-Prix ist wieder in den Kalender gerückt. Dass dieses Jahr der Grand Prix von Kasachstan ausgefallen ist, weil die Strecke nicht rechtzeitig fertig wurde und kein Ersatz-GP stattgefunden hat, soll für das nächste Jahr vermieden werden, und so wurde mit dem Balaton Park Circuit eine Ersatzveranstaltung nominiert. Dessen Investor, Chanoch Nissany, hat bereits bei der Präsentation der Strecke erwähnt, dass er die MotoGP dorthin holen möchte. Für 2024 hat die Strecke die Superbike-WM zugesagt bekommen, nun steht sie als Reserve auch im Motorrad-WM-Kalender. Die Dorna steht aber auch mit dem Hungaroring in Verbindung, wo nach Umbauarbeiten 2025 der Motorrad-Grand-Prix von Ungarn stattfinden soll. ■

BALATON PARK CIRCUIT

**Balaton Park Circuit: Bislang nur Reserve. Fährt die MotoGP 2024 doch dort?**

**PROVISORISCHER MOTORRAD-WM-KALENDER 2024**

10.03.: Losail/Q
24.03.: Portimão/P
07.04.: Termas/RA
14.04.: CotA/USA
28.04.: Jerez/E
12.05.: Le Mans/F
26.05.: Barcelona/E
02.06.: Mugello/I
16.06.: Sokol/KZ
30.06.: Assen/NL
07.07.: Sachsenring/D
04.08.: Silverstone/GB
18.08.: Red Bull Ring/A
01.09.: Aragón/E
08.09.: Misano/I
22.09.: Buddh/IND
29.09.: Mandalika/RI
06.10.: Motegi/J
20.10.: Phillip Island/AUS
27.10.: Buriram/T
03.11.: Sepang/MAL
17.11.: Valencia/E
Reserve: Balaton Park/H



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# a auf WM-Kurs

Motegi in diesem Jahr dominiert hat, das hätte noch nicht einmal sein engstes Umfeld erwartet. Der Honda-Asia-Pilot war in allen Trainingssitzungen und dem Qualifying Schnellster, und im Rennen fuhr er unaufhaltsam davon. So etwas ist in der 13-jährigen Geschichte der Moto2 bislang noch ganz selten gelungen, selbst Marc Márquez, Johann Zarco und Pedro Acosta können da nur anerkennend den Hut ziehen. Doch wenn Chantra sein Wochenende auf der Strecke auch scheinbar emotionslos durchzog, nach dem Sieg war er doch völlig aufgelöst. In der Auslaufrunde tanzte er in den Fußrasten, und danach strahlte er wie ein kleiner Junge, der gerade sein erstes Rennen gewonnen hat. „Ich habe mich das ganze Wochenende in Motegi so wohlgefühlt, es war ein unglaubliches Gefühl. Ich kann mich bei meinem Team, meinen Fans und allen, die mir beistehen, nur bedanken. Ich hatte ein tolles Motorrad, und ich bin sehr glücklich."

Teamchef Hiroshi Aoyama war nicht weniger glücklich, aber der eigentliche Held war trotzdem Ai Ogura. Der Japaner hatte sich vor seinem Heimrennen eine schwere Grippe zugezogen, hatte hohes Fieber und bekam so gut wie keine Luft. Zwischen den Sitzungen, wo er all seine Kraft zusammennahm und übermenschliches leistete, saß oder lag er nur im Bürocontainer seines Teams. Nachdem er keinen Geringeren als WM-Leader Pedro Acosta über 19 kräftezehrende Runden abhängen konnte, hatte er nicht einmal mehr die Kraft, ohne Unterstützung die Strecke zu verlassen. Pedro Acosta war nach seinem dritten Platz ebenfalls glücklich. Da Tony Arbolino nur Elfter wurde, ist Acosta nun um 50 Punkte enteilt.

Darryn Binder konnte bei seinem zweiten Grand Prix seit seiner Rückkehr aus der Verletzungspause wieder einen Top-10-Platz feiern, er wurde nach harten Kämpfen mit Alonso Lopez und Zonta van den Goorbergh Zehnter. ■

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Marc Márquez feierte in Motegi seinen 140. GP-Podestplatz, damit ist er in der ewigen Bestenliste auf den fünften Platz hinter Valentino Rossi (235), Giacomo Agostini (159), Dani Pedrosa (153) und Jorge Lorenzo (152) vorgerückt. Über seine weiteren Pläne hält sich Márquez weiter bedeckt, aber da er von einem romantischen Podest sprach und viele Beobachter das Gefühl hatten, dass er sich wenig mit den Honda-Bossen gezeigt hat, sehen sie die Chancen für einen Wechsel größer.

### MOTOGP

Álex Rins machte einen Comeback-Versuch, da er aber am Freitag während der beiden Trainings immer stärkere Schmerzen in seinem operierten rechten Bein spürte, stieg ab Samstag wieder Stefan Bradl auf die LCR-Honda. Der Deutsche qualifizierte sich nach dem fehlenden Trainingstag als 20., wurde im Sprintrennen ebenfalls 20. und holte sich im Regen als 14. zwei weitere WM-Punkte.

### MOTO2/MOTO3

Das Liqui Moly Husqvarna Intact GP Team hat in Absprache mit der Pierer Mobility Group seine Aufstellung für 2024 bekannt gegeben. Da Ayumu Sasaki nächstes Jahr bei VR46 Mastercamp in die Moto2 aufsteigt, wurde neben dem hochtalentierten 18-jährigen Collin Veijer der erfahrene 26-jährige Tatsuki Suzuki verpflichtet. In der Moto2 wird neben Darryn Binder der teameigene Nachwuchs in die WM befördert. Der 18-jährige Australier Senna Agius, der derzeitige Führende der Moto2-Europameisterschaft, der in dieser Saison bereits viermal als Ersatzfahrer für die verletzten Stammpiloten eingesprungen ist, wird nächstes Jahr die volle WM-Saison fahren. Die Zusammenarbeit mit Lukas Tulovic wird nicht weitergeführt.

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Motegi (J) – 1. Oktober 2023** 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 91,219 km über 19 Runden à 4,801 km. 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 25 Grad, Asphalt: 33 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rde. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Somkiat Chantra (T) | Kalex | 19 | 35.19,273 min | 1.50,679 min | 25 |
| 2. | Ai Ogura (J) | Kalex | 19 | +1,353 sec | 1.50,860 min | 20 |
| 3. | Pedro Acosta (E) | Kalex | 19 | +3,080 sec | 1.50,936 min | 16 |
| 4. | Jake Dixon (GB) | Kalex | 19 | +5,065 sec | 1.51,013 min | 13 |
| 5. | Filip Salac (CZ) | Kalex | 19 | +10,492 sec | 1.51,259 min | 11 |
| 6. | Manuel González (E) | Kalex | 19 | +12,961 sec | 1.51,445 min | 10 |
| 7. | Marcos Ramírez (E) | Kalex | 19 | +14,352 sec | 1.51,482 min | 9 |
| 8. | Áron Canet (E) | Kalex | 19 | +16,360 sec | 1.51,525 min | 8 |
| 9. | Zonta van den Goorbergh (NL) | Kalex | 19 | +17,692 sec | 1.51,693 min | 7 |
| 10. | Darryn Binder (ZA) | Kalex | 19 | +19,405 sec | 1.51,600 min | 6 |
| 11. | Tony Arbolino (I) | Kalex | 19 | +20,661 sec | 1.51,640 min | 5 |
| 12. | Joe Roberts (USA) | Kalex | 19 | +20,809 sec | 1.51,230 min | 4 |
| 13. | Alonso López (E) | Boscoscuro | 19 | +21,303 sec | 1.51,029 min | 3 |
| 14. | Izan Guevara (E) | Kalex | 19 | +21,477 sec | 1.51,735 min | 2 |
| 15. | Barry Baltus (B) | Kalex | 19 | +24,032 sec | 1.51,712 min | 1 |
| 16. | Jeremy Alcoba (E) | Kalex | 19 | +25,623 sec | 1.51,980 min | – |
| 17. | Bo Bendsneyder (NL) | Kalex | 19 | +26,803 sec | 1.51,953 min | – |
| 18. | Albert Arenas (E) | Kalex | 19 | +27,371 sec | 1.52,135 min | – |
| 19. | Taiga Hada (J) | Kalex | 19 | +29,412 sec | 1.52,227 min | – |
| 20. | Alberto Surra (I) | Forward | 19 | +33,825 sec | 1.52,208 min | – |
| 21. | Senna Agius (AUS) | Kalex | 19 | +34,103 sec | 1.52,408 min | – |
| 22. | Fermín Aldeguer (E) | Boscoscuro | 19 | +34,291sec | 1.51,360 min | – |
| 23. | Sean Dylan Kelly (USA) | Forward | 19 | +36,473 sec | 1.52,119 min | – |
| 24. | Borja Gómez (E) | Kalex | 19 | +39,635 sec | 1.52,756 min | – |
| 25. | Rory Skinner (GB) | Kalex | 19 | +43,069 sec | 1.52,888 min | – |
| 26. | Mattia Casadei (I) | Kalex | 19 | +45,508 sec | 1.52,937 min | – |
| | **Nicht gewertet:** | | | | | |
| | Sergio García (E) | Kalex | 9 | +10 Runden | 1.51,488 min | – |
| | Dennis Foggia (I) | Kalex | 8 | +11 Runden | 1.51,692 min | – |
| | Kohta Nozane (J) | Kalex | 7 | +12 Runden | 1.52,204 min | – |
| | Sam Lowes (GB) | Kalex | 6 | +13 Runden | 1.51,266 min | – |

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Acosta | 211 |
| 2. | Arbolino | 177 |
| 3. | Dixon | 146 |
| 4. | Canet | 116 |
| 5. | López | 116 |
| 6. | Vietti | 106 |
| 7. | Salac | 91 |
| 8. | Chantra | 89 |
| 9. | Aldeguer | 84 |
| 10. | González | 83 |
| 21. | Tulovic | 12 |

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

| | Hersteller | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Kalex | 345 |
| 2. | Boscoscuro | 162 |

### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Red Bull KTM Ajo | 313 |
| 2. | Elf Marc VDS Racing Team | 276 |
| 3. | Idemitsu Honda Team Asia | 209 |
| 4. | Speed Up Racing | 207 |
| 12. | Liqui Moly Husqvarna IntactGP | 40 |

### QUALIFYING

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Chantra | 1.49,898 min |
| 2. | Ogura | 1.50,018 min |
| 3. | Dixon | 1.50,058 min |
| 4. | Acosta | 1.50,131 min |
| 5. | Salac | 1.50,138 min |
| 6. | López | 1.50,150 min |
| 7. | Canet | 1.50,192 min |
| 8. | Lowes | 1.50,237 min |
| 9. | Aldeguer | 1.50,362 min |
| 10. | González | 1.50,511 min |
| 11. | Roberts | 1.50,547 min |
| 12. | Ramírez | 1.50,561 min |
| 13. | Arbolino | 1.50,672 min |
| 14. | García | 1.50,831 min |
| 15. | Van den Goorbergh | 1.50,869 min |
| 16. | Foggia | 1.50,945 min |
| 17. | Baltus | 1.51,054 min |
| 18. | Binder | 1.51,178 min |
| 19. | Guevara | 1.50,486 min |
| 20. | Arenas | 1.50,564 min |
| 21. | Bendsneyder | 1.50,598 min |
| 22. | Nozane | 1.50,824 min |
| 23. | Alcoba | 1.50,876 min |
| 24. | Hada | 1.51,238min |
| 25. | Dylan Kelly | 1.51,608 min |
| 26. | Gómez | 1.51,643min |
| 27. | Skinner | 1.51,742min |
| 28. | Surra | 1.51,769 min |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Masiá zieht mit zweitem Sieg

Jaume Masiá scheint wie ausgewechselt. Früher immer für Siege gut, unter Druck aber auch für Stürze, hat er sich nun zum klaren Titelfavoriten aufgeschwungen. Ayumu Sasaki und Daniel Holgado sorgten trotzdem für Spannung.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es hat schon so ausgesehen, als wäre Honda nach der MotoGP auch in der Moto3 weit hinter die Motorräder der Pierer Mobility Group zurückgefallen. Einzig Jaume Masiá konnte sich gegen die KTM-Klone halten, doch auch er fiel mehrmals mit technischen Defekten aus. Doch das Leopard-Honda-Team hat mit dem erfahrenen Spanier alles drangesetzt, um wieder zur WM-Spitze aufzuschließen, und was der bald 23-Jährige bei den letzten vier Grands Prix geleistet hat, kann sich sehen lassen: zunächst Zweiter in Barcelona und Misano, und nun Siege in Buddh und auch in Motegi. Dazu hat er bei den letzten drei Rennen die Pole-Position herausgefahren. Wie er seine Erfahrung ins Spiel bringt, zeigten auch die Aussagen des nächstjährigen SAG-Moto2-Piloten: „Ich hatte nach meiner Pace am Samstag schon ein gutes Rennen erwartet, doch dann musste ich feststellen, dass sich die Streckenverhältnisse über Nacht komplett verändert hatten. Es gab nasse Flecken, und ich habe versucht, sie mir so schnell wie möglich zu merken. Es war vor allem mental schwer, denn die anderen waren auch sehr schnell und lernten schnell.“ Brach er früher in solchen Situationen mental schnell ein, war er diesmal wie ein Fels in der Brandung, und als Ayumu Sasaki kurz hinter ihm zurückfiel, nutzte er seine Chance und machte sich vorn eine uneinholbare Lücke auf.

Wenn Sasaki auch Zweiter wurde, musste er sich zum Schluss arg gegen den bisherigen WM-Leader Daniel Holgado zur Wehr setzen. Der 18-jährige Tech3-Pilot, der in Barcelona und Misano völlig eingebrochen war und von vielen seiner Konkurrenten bereits abgeschrieben wurde, war in Japan wieder da. In der letzten Runde machte er sich über Sasaki her, bog auch vor ihm auf die Zielgerade ein, doch er wurde hinausgetragen und hatte auf dem Curb einen furchterregenden Rutscher, und Sasaki konnte ihn bis zum Zielstrich ausbeschleunigen. Sasaki war trotz seines zweiten Platzes alles andere als zufrieden. „Ich hatte die Pace von Masiá, und das Team hat einen super Job gemacht, sodass ich meinen Heim-Grand-Prix eigentlich hätte gewinnen können. Aber dann habe ich einen Fehler gemacht und bin von ihm abgerissen. Ich hätte nicht nur gern meinen Heim-GP gewonnen, sondern auch meiner Freundin ein Geschenk damit machen wollen, denn sie hatte Geburtstag!“ ■

MOTOGP

**Moto3**

## Collin Veijer ohne Grip zu Platz 11

Nach seinem grandiosen Wochenende in Indien, wo er das Podest schon vor Augen hatte, tat sich Collin Veijer in Japan schwerer. Im Rennen fehlte ihm der Grip, um nach vorn zu kommen.

Für Collin Veijer war Motegi Neuland, er fuhr zum ersten Mal auf der anspruchsvollen Strecke, die mit ihren Übergängen und Tunneln ganz anders ist als alles, was er bislang kannte. Nachdem er eine steile Lernkurve hinlegte und es gleich in die Q2 schaffte, konnte sich der Intact-Pilot dort sensationell für den siebten Startplatz qualifizieren. Doch im Rennen konnte er die Pace nicht mehr fahren und wurde schließlich Elfter. „Ich habe mich vom Start weg nicht so gut gefühlt, der Grip war heute nicht so gut wie das ganze Wochenende über“, so der 18-jährige Holländer. „Es wurde viel attackiert und es war unmöglich, einen gleichmäßigen Rhythmus zu finden. Es war kein tolles Rennen, und ich bin nicht sehr zufrieden.“ Teamchef Peter Öttl wiegelte ab: „Collin hat in einer Gruppe zwischen Platz 6 und 12 gekämpft. Sein Speed war sehr gut. Aber es gab dort sehr harte Duelle, und er wurde ab und zu doch noch Opfer seiner Unerfahrenheit.“ ■ DSU

LEKL

**Collin Veijer: Motegi war für ihn neu**

**Asia Talent Cup**

## Neuer Überflieger Veda Pratama

Der 14-jährige Indonesier Veda Pratama ist der neue Star des Asia Talent Cups. Er hat in diesem Jahr drei von vier Rennen gewonnen und führt den Cup haushoch an.

Er ist erst 14 Jahre alt, wird in seiner Heimat aber bereits von erfahrenen Motorsportlern auf seine Laufbahn vorbereitet. Nun hat der immer fröhliche Veda Pratama einen Höhenflug eingeleitet, der ihm in diesem Jahr den Titel unter den Talenten Asiens liefern könnte. Hatte er die Saison in Malaysia noch mit einem zweiten Platz im ersten Rennen begonnen, stand er einen Tag später bereits ganz oben auf dem Podest – und dem ließ er nun in Motegi zwei weitere Siege folgen. Der zweite lief allerdings nicht ohne Drama ab. Der Japaner Amon Odaki konnte Pratama in der letzten Runde einholen und startete in Turn 11 einen Angriff. Er wurde aber hinausgetragen. Als Pratama wieder vorbeiziehen wollte, berührten sie sich und Odaki ging zu Boden. ■ DSU

ATC

**Veda Pratama, der Überflieger**

### CUP-STAND

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Veda Pratama (RI) | 95 |
| 2. | Riichi Takahira (J) | 55 |
| 3. | Zen Mitani (J) | 52 |
| 4. | Ryota Ogiwara (J) | 46 |
| 5. | Jakkreephat Phuettisan (T) | 45 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# in Folge davon

Jaume Masiá (#5): Viertes Podium und zweiter Sieg in Folge, neuer WM-Leader

Moto3

# Nach Disqualifikation Punkt für Kelso

Hiobsbotschaft für das Prüstel-Team: Das Ergebnis von Joel Kelso in Barcelona wurde annulliert. Immerhin konnte der Australier einen Punkt herausfahren.

Irgendetwas ist merkwürdig mit den Laborproben in der Moto2 und Moto3. Dort ist seit 2015 Einheitsöl von Liqui Moly vorgeschrieben, und nach 2017 ist nun ein zweites Mal ein Team disqualifiziert worden, wo man sich sicher sein kann, dass sie nicht vorsätzlich schummeln wollten. Damals war es das Kiefer-Team, dessen Sieg mit Dominique Aegerter in Misano aberkannt wurde, nun traf es bei der Probe des Barcelona-Grand-Prix das Prüstel-Team und Joel Kelso. Der Schock saß tief, doch der wackere Australier nahm sich in Japan ein Herz, kämpfte im Rennen mit allem, was er hatte, und wurde 15. „Das Ergebnis ist nicht perfekt, aber am Ende waren wir nur ein paar Sekunden von der Gruppe entfernt, die um P5 fuhr“, zeigte er sich hinterher kämpferisch. „Fünf bis sechs Runden vor Schluss verlor ich etwas das Gefühl für meinen rechten Fuß, was mich nicht allzu sehr beeinträchtigte, aber ich bremste manchmal etwas zu hart, was zu kleinen Fehlern führte.“ ■ DSU

LEKL

Joel Kelso: Immerhin 15. in Motegi

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Motegi (J) – 1. Oktober 2023** 14. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 81,617 km über 17 Runden à 4,801 km. 27 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 25 Grad, Asphalt: 33 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Jaume Masiá (E) | Honda | 17 | 33.30,018 min | 1.57,085 min | 25 |
| 2. | Ayumu Sasaki (J) | Husqvarna | 17 | +1,546 sec | 1.57,064 min | 20 |
| 3. | Daniel Holgado (E) | KTM | 17 | +1,602 sec | 1.57,238 min | 16 |
| 4. | Stefano Nepa (I) | KTM | 17 | +5,200 sec | 1.57,464 min | 13 |
| 5. | Ivan Ortolá (E) | KTM | 17 | +5,230 sec | 1.57,472 min | 11 |
| 6. | David Muñoz (E) | KTM | 17 | +8,900 sec | 1.57,668 min | 10 |
| 7. | David Alonso (COL) | GasGas | 17 | +8,959 sec | 1.57,644 min | 9 |
| 8. | Kaito Toba (J) | Honda | 17 | +9,253 sec | 1.57,587 min | 8 |
| 9. | Ryusei Yamanaka (J) | GasGas | 17 | +9,629 sec | 1.57,525 min | 7 |
| 10. | José Antonio Rueda (E) | KTM | 17 | +9,734 sec | 1.57,653 min | 6 |
| 11. | Collin Veijer (NL) | Husqvarna | 17 | +9,804 sec | 1.57,651 min | 5 |
| 12. | Taiyo Furusato (J) | Honda | 17 | +10,195 sec | 1.57,510 min | 4 |
| 13. | Riccardo Rossi (I) | Honda | 17 | +10,874 sec | 1.57,822 min | 3 |
| 14. | Diogo Moreira (BR) | KTM | 17 | +11,577 sec | 1.57,586 min | 2 |
| 15. | Joel Kelso (AUS) | CFMoto | 17 | +13,905 sec | 1.57,657 min | 1 |
| 16. | Filippo Farioli (I) | KTM | 17 | +16,674 sec | 1.58,359 min | – |
| 17. | David Almansa (E) | Honda | 17 | +31,109 sec | 1.59,093 min | – |
| 18. | Scott Ogden (GB) | Honda | 17 | +31,282 sec | 1.58,914 min | – |
| 19. | Syarifuddin Azman (MAL) | KTM | 17 | +31,478 sec | 1.58,163 min | – |
| 20. | Joshua Whatley (GB) | Honda | 17 | +31,551 sec | 1.58,965 min | – |
| 21. | Lorenzo Fellon (F) | KTM | 17 | +31,587 sec | 1.59,027 min | – |
| 22. | Ana Carrasco (E) | KTM | 17 | +32,969 sec | 1.59,047 min | – |
| 23. | Mario Aji (RI) | Honda | 17 | +38,000 sec | 1.59,048 min | – |
| | **Nicht gewertet:** | | | | | |
| | Tatsuki Suzuki (J) | Honda | 13 | +4 Runden | 1.57,901 min | – |
| | Deniz Öncü (TR) | KTM | 10 | +7 Runden | 1.57,376 min | – |
| | Matteo Bertelle (I) | Honda | 10 | +7 Runden | 1.57,617 min | – |
| | Xavier Artigas (E) | CFMoto | 9 | +8 Runden | 1.57,770 min | – |

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Masiá | 199 |
| 2. | Sasaki | 193 |
| 3. | Holgado | 190 |
| 4. | Alonso | 160 |
| 5. | Öncü | 147 |
| 6. | Ortolá | 145 |
| 7. | Moreira | 103 |
| 8. | Rueda | 100 |
| 9. | Nepa | 90 |
| 10. | Toba | 87 |
| 11. | Muñoz | 86 |

### WM-STAND MARKEN

| | Marke | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | KTM | 288 |
| 2. | Honda | 240 |
| 3. | Husqvarna | 198 |
| 4. | GasGas | 177 |
| 5. | CFMoto | 71 |

### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Liqui Moly Husqvarna Intact GP | 256 |
| 2. | Leopard Racing | 249 |
| 3. | Red Bull KTM Ajo | 247 |
| 4. | Team MTA | 235 |
| 5. | GasGas Aspar Team | 222 |
| 6. | Red Bull KTM Tech3 | 197 |
| 7. | SIC58 Squadra Corse | 132 |
| 8. | MT helmets – MSI | 108 |
| 9. | BOE Motorsports | 86 |
| 10. | CFMoto PrüstelGP | 85 |

### STARTAUFSTELLUNG

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Masiá | 1.56,331 min |
| 2. | Öncü | 1.56,539 min |
| 3. | Bertelle | 1.56,651 min |
| 4. | Nepa | 1.56,695 min |
| 5. | Ortola | 1.56,759 min |
| 6. | Holgado | 1.56,776 min |
| 7. | Veijer | 1.56,797 min |
| 8. | Sasaki | 1.56,804 min |
| 9. | Muñoz | 1.56,892 min |
| 10. | Alonso | 1.56,928 min |
| 11. | Moreira | 1.56,960 min |
| 12. | Toba | 1.56,972 min |
| 13. | Yamanaka | 1.57,121 min |
| 14. | Furusato | 1.57,129 min |
| 15. | Kelso | 1.57,153 min |
| 16. | Rueda | 1.57,289 min |
| 17. | Suzuki | 1.57,739 min |
| 18. | Rossi | 1.57,161 min |
| 19. | Artigas | 1.57,657 min |
| 20. | Almansa | 1.57,908 min |
| 21. | Ogden | 1.58,151 min |
| 22. | Farioli | 1.58,197 min |
| 23. | Azman | 1.58,371 min |
| 24. | Aji | 1.58,442 min |
| 25. | Carrasco | 1.58,735 min |
| 26. | Fellon | 1.58,760 min |
| 27. | Whatley | 1.58,859 min |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der helle Wahnsinn: Razgatlioglu (#54) und Bautista (#1) im zweiten Rennen

WORLDSBK

# Verbissener Widerstand

In Portimão hätte Álvaro Bautista die Titelverteidigung vorzeitig abschließen können. Doch Toprak Razgatlioglu wehrte sich mit Händen und Füßen, und im zweiten Rennen lieferte er wohl die beste fahrerische Leistung dieser WM.

Von: **Imre Paulovits**

Obwohl Álvaro Bautista letztes Jahr in Portimão das letzte von drei Rennen gewinnen konnte, kam er gewarnt an die anspruchsvolle Berg- und Talbahn an der Algarve. Trotz der klaren Mehrleistung seiner Ducati konnte ihn Toprak Razgatlioglu bei zwei Rennen schlagen. Doch es wurde ziemlich schnell ersichtlich, dass Bautista diesmal nicht nur auf der Zielgeraden einen Vorteil hatte, sondern auch in der Kurve davor. Aber was Toprak Razgatlioglu, der diesmal wieder ein gutes Gefühl für die Front seiner Yamaha in den Bremszonen bewies, anstellte, sorgte trotzdem für erstaunte Gesichter. Zunächst einmal war es aber wieder Jonathan Rea, der sich in Szene setzte und die vierte Pole-Position in diesem Jahr herausfuhr.

Im ersten Rennen kam er schlecht vom Start weg, berührte in Turn 3 Álvaro Bautista und fiel bis auf den siebten Platz zurück, nur um sich in Windeseile wieder in die Führungsgruppe zurückzuarbeiten und sich mit den zwei anderen Weltmeistern herumzuschlagen. Doch je länger das Rennen dauerte, desto klarer wurde der Vorteil von Bautista, und auch Rea konnte Razgatlioglu nicht aufhalten. Im Sprintrennen kam es dann richtig dick. Rea stürzte in der ersten Runde in Turn 5. Dafür gab Razgatlioglu richtig Feuer. So oft ihn Bautista auf den Geraden auch überholte, er bremste entweder so spät vor Turn 1, dass er wieder vorbei konnte, oder er machte den Ducati-Star an einer anderen Stelle dingfest. Er fuhr auch als Erster in die letzte Kurve, doch Bautista nahm diese enger und beschleunigte ihn bis zur Ziellinie aus.

## Der absolute Showdown

Im Sprintrennen zeigte Jonathan, was er konnte. Wer gemeint hätte, dies ginge nur über die Sprintdistanz, wurde eines Besseren belehrt. Hätte Bautista dieses Rennen gewinnen und sich jemand vor Toprak setzen können, hätte Bautista seinen Titel verteidigt. Jonathan Rea konnte es nicht. Nicht nur, dass er vom zehnten Startplatz aus starten musste, er verhedderte sich in Turn 3 mit einigen Gegnern und musste das Rennen von ganz hinten angehen. Doch Razgatlioglu hatte sein Pulver noch nicht verschossen. Was er im Sprintrennen vorgeführt hatte, wiederholte er nun über die volle Distanz. Nicht weniger als 35 (!) Mal wechselte er die Führungsposition, und er lag auch diesmal in der letzten Kurve vorn. So lange so über dem Limit wie Razgatlioglu zu sein, das können wirklich nur die Allergrößten. Wenn Bautista auch nur noch zwei Punkte fehlen: Der Yamaha-Pilot hat es geschafft, die Titelentscheidung bis ins Finale zu schieben. ■

WORLDSBK

Toprak Razgatlioglu: „Was hätte ich noch mehr tun können?“

WORLDSBK

Nachdenklicher Jonathan Rea: Pole-Position und drei Fehler in drei Rennen



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

**Supersport-WM**

# Titel vergeben

Ducati-Werksfahrer Nicolò Bulega konnte sich in Portimão vorzeitig den Titel sichern. Genauso ist aber auch Marcel Schrötter der dritte WM-Rang nicht mehr zu nehmen.

Von: **Imre Paulovits**

Er sah oft so cool aus, und er nahm die Siege fast wie Verpflichtungen. Doch nachdem Nicolò Bulega im ersten Rennen in Portimão mit einem weiteren Sieg seinen WM-Titel sicherstellte, wurde er weich in den Knien und blass um die Augen. „Ich bin so glücklich, und ich danke allen, die mir bis hierher geholfen haben“, stammelte er und konnte die Tränen nicht mehr halten. Er hat sein großes Ziel erreicht und Ducati den ersten Supersport-WM-Titel geschenkt. Als die Bologneser mit Paolo Casoli 1997 gewannen, war es nur noch keine Weltmeisterschaft. Bulega wollte auch am Sonntag das Rennen gewinnen, doch diesmal hielt Stefano Manzi gegen. Der Ten-Kate-Yamaha-Pilot ging als Erster in die letzte Runde, doch Bulega schnappte ihn in der Senke die Führung weg. In Turn 11 drückte ihn Manzi beiseite und ließ ihn bis ins Ziel nicht mehr vorbei, um seinen vierten Saisonsieg und zweiten WM-Rang zu sichern. Doch auch der dritte Platz ist sicher: Marcel Schrötter fuhr zwei saubere vierte Plätze heraus, platzierte sich beide Male vor Federico Caricasulo, und so ist ihm der dritte WM-Rang auch nicht mehr zu nehmen. „Natürlich will man immer mehr“, so Schrötter. „Aber wenn es auch nur die Bronzemedaille ist, die ich als WM-Dritter von der FIM bekomme, so ist sie doch etwas Besonderes“, freute er sich. ■

WORLDSBK

**Nicolò Bulega: Ducatis erster Weltmeister in der Supersport-WM**

**Superbike-WM**

# Und wieder Gerloff

Unglaublich, dieser Garrett Gerloff. Der Amerikaner fuhr die BMW von Bonovo action gleich in beiden Rennen auf den vierten Platz. Auch Michael van der Mark ist im Kommen.

Von: **Imre Paulovits**

Garrett Gerloff hat es bewiesen: Was BMW für Top-Plätze in der Superbike-WM braucht, ist vor allem die richtige Einstellung im Kopf. Es war wieder die reinste Freude, den 28-jährigen Texaner kämpfen zu sehen. In beiden Rennen rang er einen Gegner nach dem anderen nieder, und wenn es auch nicht fürs Podest reichte, dann doch zweimal für den vierten Platz. Teameigner Jürgen Röder und Teamchef Michael Galinski strahlten mit ihrem Fahrer um die Wette. Dabei hätte es noch besser kommen können, hätte Gerloff sich in der Superpole besser als für den 12. Startplatz qualifiziert. „Nach dem Qualifying hätte ich nicht gedacht, dass zwei vierte Plätze überhaupt möglich wären“, gab Gerloff selbst zu. „Es war wirklich ein tolles Wochenende. Ich habe zwar nicht um das Podium gekämpft, aber ich war nah dran. Bis zur letzten Runde dachte ich, vielleicht kann ich Rinaldi einholen.“ Auch das Werksteam konnte sich freuen: Mit zwei zweiten Plätzen hat Michael van der Mark gezeigt, dass er wieder der alte ist. ■

BMW

**Garrett Gerloff (#31): Gleich in zwei Rennen nach vorne gekämpft**

## NACHRICHTEN

### SUPERSPORT-300-WM

Der Titelkampf ging bis zum Ziel des zweiten Rennens. Jeffrey Buis ging zwar mit den besten Chancen in die letzten beiden Läufe, und er hätte den Titel schon im ersten Rennen sichern können, wenn er nicht mehr als fünf Punkte an José Luis Pérez González verloren hätte. Doch wegen einer Rempelei im Training musste Buis eine Long-Lap-Penalty abbüßen. Deshalb war er in der vorletzten Runde nur in der Mitte des Führungspulks positioniert, und da in der letzten Runde mit der roten Flagge abgebrochen wurde, war er zu diesem Zeitpunkt nur Achter, Pérez González Dritter. Im zweiten Rennen musste Buis nur noch 13. werden, er ging kein Risiko ein und beendete das Rennen als Elfter. Pérez González fuhr zwar als Erster über den Zielstrich, wurde aber wegen verantwortungslosen Fahrens um einen Platz zurückversetzt. So gingen beide Siege an Yamaha-Pilot Mirko Gennai. Obwohl auch Dirk Geiger im letzten Rennen als Dritter aufs Podest fuhr, wurde er von Gennai noch auf den vierten Platz bei der Endabrechnung verdrängt.

### SUPERBIKE-WM

Kawasaki hat sich entschieden: Für die Nachfolge von Jonathan Rea, der zu Yamaha geht, haben die Grünen Axel Bassani verpflichtet. In den letzten beiden Jahren hat er mit der Motocorsa-Ducati oft für Furore gesorgt, aber um den Platz im Ducati-Werksteam zog er gegen Nicolò Bulega den Kürzeren.

### SUPERBIKE-WM

Tarran Mackenzie, der seine Klasse im verregneten Rennen in Most unter Beweis gestellt hatte und die MIE-Honda zum Sieg führte, könnte nächstes Jahr in dem Team in die Superbike-WM aufsteigen. Mackenzie hat das Superbike bereits getestet, Technikchef Mick Shanley würde ihn gern darauf sehen.

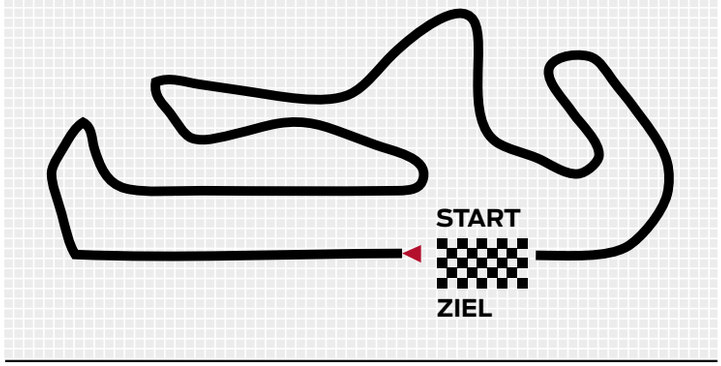


User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# SUPERBIKE-WM-RESULTATE

## AUTÓDROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM

STRECKE




## SUPERPOLE

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Rea | 1.39,620 |
| 2. | Lowes | 1.39,762 |
| 3. | Locatelli | 1.39,872 |
| 4. | Razgatlioglu | 1.39,891 |
| 5. | Bautista | 1.39,989 |
| 6. | Lecuona | 1.40,133 |
| 7. | Van der Mark | 1.40,171 |
| 8. | Petrucci | 1.40,198 |
| 9. | Gardner | 1.40,207 |
| 10. | Öttl | 1.40,262 |
| 11. | Redding | 1.40,381 |
| 12. | Gerloff | 1.40,385 |
| 13. | Rinaldi | 1.40,385 |
| 14. | Vierge | 1.40,453 |
| 15. | Bassani | 1.40,473 |
| 16. | Baz | 1.40,594 |
| 17. | Aegerter | 1.40,594 |
| 18. | Ray | 1.41,147 |
| 19. | Baldassarri | 1.41,286 |
| 20. | Rabat | 1.41,754 |

## WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Bautista | 566 Punkte |
| 2. | Razgatlioglu | 506 |
| 3. | Rea | 350 |
| 4. | Locatelli | 300 |
| 5. | Bassani | 244 |
| 6. | Rinaldi | 233 |
| 7. | Petrucci | 205 |
| 8. | Vierge | 140 |
| 11. | Aegerter | 138 |
| 15. | Öttl | 102 |

## WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ducati | 642 Punkte |
| 2. | Yamaha | 532 |
| 3. | Kawasaki | 371 |
| 4. | BMW | 211 |
| 5. | Honda | 195 |

## ERGEBNIS 1. RENNEN

**Portimão (P) – 30. September 2023** 28. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Runden à 4,592 km. 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 40 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand | Schn. Rde. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Álvaro Bautista (E) | Ducati Panigale V4 R | 20 | 33.42,916 min | 1.40,489 | 25 |
| 2. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 20 | +2,098 s | 1.40,865 | 20 |
| 3. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 20 | +6,790 s | 1.40,743 | 16 |
| 4. | Garrett Gerloff (USA) | BMW M 1000 RR | 20 | +12,093 s | 1.41,080 | 13 |
| 5. | Alex Lowes (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 20 | +13,148 s | 1.40,847 | 11 |
| 6. | Remy Gardner (AUS) | Yamaha YZF-R1 | 20 | +13,714 s | 1.41,282 | 10 |
| 7. | Michael van der Mark (NL) | BMW M 1000 RR | 20 | +14,171 s | 1.41,127 | 9 |
| 8. | Iker Lecuona (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 20 | +15,442 s | 1.41,294 | 8 |
| 9. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | 20 | +17,792 s | 1.41,351 | 7 |
| 10. | Xavi Vierge (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 20 | +21,198 s | 1.41,658 | 6 |
| 11. | Philipp Öttl (D) | Ducati Panigale V4 R | 20 | +21,723 s | 1.41,560 | 5 |
| 12. | Danilo Petrucci (I) | Ducati Panigale V4 R | 20 | +21,910 s | 1.41,780 | 4 |
| 13. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | 20 | +23,381 s | 1.41,500 | 3 |
| 14. | Dominique Aegerter (CH) | Yamaha YZF-R1 | 20 | +23,457 s | 1.41,756 | 2 |
| 15. | Scott Redding (GB) | BMW M 1000 RR | 20 | +29,872 s | 1.41,607 | 1 |

## ERGEBNIS 2. RENNEN

**Portimão (P) – 1. Oktober 2023** 30. WM-Lauf; 91,840 km über 20 Runden à 4,592 km. 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 40 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rde. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Álvaro Bautista (E) | Ducati Panigale V4 R | 20 | 33.43,228 min | 1.40,475 | 25 |
| 2. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | 20 | +0,126 s | 1.40,575 | 20 |
| 3. | Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | 20 | +1,764 s | 1.40,738 | 16 |
| 4. | Garrett Gerloff (USA) | BMW M 1000 RR | 20 | +2,864 s | 1.40,662 | 13 |
| 5. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | 20 | +6,373 s | 1.40,882 | 11 |
| 6. | Danilo Petrucci (I) | Ducati Panigale V4 R | 20 | +9,305 s | 1.41,035 | 10 |
| 7. | Iker Lecuona (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 20 | +10,154 s | 1.40,942 | 9 |
| 8. | Dominique Aegerter (CH) | Yamaha YZF-R1 | 20 | +10,262 s | 1.41,044 | 8 |
| 9. | Philipp Öttl (D) | Ducati Panigale V4 R | 20 | +12,253 s | 1.41,056 | 7 |
| 10. | Jonathan Rea (GB) | Kawasaki ZX-10RR | 20 | +19,155 s | 1.40,992 | 6 |
| 11. | Michael van der Mark (NL) | BMW M 1000 RR | 20 | +20,468 s | 1.41,566 | 5 |
| 12. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | 20 | +20,970 s | 1.41,340 | 4 |
| 13. | Lorenzo Baldassarri (I) | Yamaha YZF-R1 | 20 | +23,800 s | 1.41,867 | 3 |
| 14. | Scott Redding (GB) | BMW M 1000 RR | 20 | +29,871 s | 1.41,358 | 2 |
| 15. | Xavi Vierge (E) | Honda CBR 1000 RR-R | 20 | +41,408 s | 1.41,552 | 1 |

## SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

**Portimão (P) – 1. Oktober 2023** 29. WM-Lauf; 45,920 km über 10 Runden à 4,592 km. 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 32 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Álvaro Bautista (E) | Ducati Panigale V4 R | 16.43,715 min |
| 2. | Toprak Razgatlioglu (TR) | Yamaha YZF-R1 | +0,142 s |
| 3. | Andrea Locatelli (I) | Yamaha YZF-R1 | +4,024 s |
| 4. | Remy Gardner (AUS) | Yamaha YZF-R1 | +6,984 s |
| 5. | Iker Lecuona (E) | Honda CBR 1000 RR-R | +7,236 s |
| 6. | Michael Ruben Rinaldi (I) | Ducati Panigale V4 R | +7,549 s |
| 7. | Michael van der Mark (NL) | BMW M 1000 RR | +8,387 s |
| 8. | Garrett Gerloff (USA) | BMW M 1000 RR | +9,898 s |
| 9. | Xavi Vierge (E) | Honda CBR 1000 RR-R | +11,003 s |
| 10. | Philipp Öttl (D) | Ducati Panigale V4 R | +11,230 s |
| 11. | Axel Bassani (I) | Ducati Panigale V4 R | +11,362 s |
| 12. | Loris Baz (F) | BMW M 1000 RR | +12,751 s |
| 13. | Scott Redding (GB) | BMW M 1000 RR | +12,806 s |
| 14. | Dominique Aegerter (CH) | Yamaha YZF-R1 | +13,053 s |
| 15. | Danilo Petrucci (I) | Ducati Panigale V4 R | +13,609 s |

## SUPERSPORT-WM

**Portimão (P) – 30. September 2023** 19. WM-Lauf; 78,064 km über 17 Runden à 4,592 km. 31 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 40 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Nicolo Bulega (I) | Ducati Panigale V2 | 29.30,175 min |
| 2. | Stefano Manzi (I) | Yamaha YZF R6 | +2,637 s |
| 3. | Jorge Navarro (E) | Yamaha YZF R6 | +6,521 s |
| 4. | Marcel Schrötter (D) | MV Agusta F3 800 RR | +14,090 s |
| 5. | Valentin Debise (F) | Yamaha YZF R6 | +14,250 s |
| 6. | Federico Caricasulo (I) | Ducati Panigale V2 | +15,410 s |
| 7. | Bahattin Sofuoglu (TR) | MV Agusta F3 800 RR | +20,949 s |
| 8. | Raffaele de Rosa (I) | Ducati Panigale V2 | +22,986 s |
| 9. | Niki Tuuli (FIN) | Triumph Street Triple RS | +25,683 s |
| 19. | Maximilian Kofler (A) | Ducati Panigale V2 | +47,208 s |

## WM-STAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Bulega | 453 Punkte |
| 2. | Manzi | 368 |
| 3. | Schrötter | 293 |
| 4. | Caricasulo | 231 |
| 27. | Gradinger | 10 |
| 36. | M. Kofler | 4 |
| 39. | A. Kofler | 3 |

## SUPERSPORT-WM

**Portimão (P) – 1. Oktober 2023** 20. WM-Lauf; 78,064 km über 17 Runden à 4,592 km. 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 38 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Stefano Manzi (I) | Yamaha YZF R6 | 29.30,593 min |
| 2. | Nicolo Bulega (I) | Ducati Panigale V2 | +0,084 s |
| 3. | Yari Montella (I) | Ducati Panigale V2 | +3,278 s |
| 4. | Marcel Schrötter (D) | MV Agusta F3 800 RR | +6,300 s |
| 5. | Federico Caricasulo (I) | Ducati Panigale V2 | +7,905 s |
| 6. | Gleen Van Straalen (NL) | Yamaha YZF R6 | +9,427 s |
| 7. | Jorge Navarro (E) | Yamaha YZF R6 | +13,325 s |
| 8. | Raffaele de Rosa (I) | Ducati Panigale V2 | +13,361 s |
| 9. | Lorenzo Dalla Porta (I) | Yamaha YZF R6 | +16,393 s |
| 22. | Maximilian Kofler (A) | Ducati Panigale V2 | +42,804 s |

## WM-STAND HERSTELLER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ducati | 490 Punkte |
| 2. | Yamaha | 405 |
| 3. | MV Agusta | 314 |
| 4. | Kawasaki | 210 |
| 5. | Triumph | 155 |
| 6. | Honda | 42 |
| 7. | Suzuki | 1 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

## SUPERSPORT-300-WM

**Portimão (P) – 30. September 2023** 15. WM-Lauf; 55,104 km über 12 Runden à 4,592 km. 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 38 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Mirko Gennai (I) | Yamaha YZF-R3 | 23.57,153 min |
| 2. | Marco Gaggi (I) | Yamaha YZF-R3 | +0,142 s |
| 3. | José Luis Perez Gonzalez (E) | Kawasaki Ninja 400 | +0,311 s |
| 4. | Matteo Vannucci (I) | Yamaha YZF-R3 | +0,399 s |
| 5. | Dirk Geiger (D) | KTM RC 390 R | +0,676 s |
| 6. | Kevin Sabatucci (I) | Kawasaki Ninja 400 | +0,831 s |
| 7. | Loris Veneman (NL) | Kawasaki Ninja 400 | +0,850 s |
| 8. | Jeffrey Buis (NL) | Kawasaki Ninja 400 | +1,025 s |
| 9. | Daniel Mogeda (E) | Kawasaki Ninja 400 | +1,302 s |
| 10. | Samuel Di Sora (F) | Kawasaki Ninja 400 | +2,566 s |

## SUPERSPORT-300-WM

**Portimão (P) – 1. Oktober 2023** 16. WM-Lauf; 59,696 km über 13 Runden à 4,592 km. 30 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 40 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Mirko Gennai (I) | Yamaha YZF-R3 | 25.05,568 min |
| 2. | José Luis Perez Gonzalez (E) | Kawasaki Ninja 400 | +0,002 s |
| 3. | Dirk Geiger (D) | KTM RC 390 R | +6,446 s |
| 4. | Daniel Mogeda (E) | Kawasaki Ninja 400 | +6,493 s |
| 5. | Matteo Vannucci (I) | Yamaha YZF-R3 | +6,518 s |
| 6. | Galang Hendra Pratama (RI) | Yamaha YZF-R3 | +6,553 s |
| 7. | Loris Veneman (NL) | Kawasaki Ninja 400 | +6,656 s |
| 8. | Samuel Di Sora (F) | Kawasaki Ninja 400 | +6,864 s |
| 9. | Fenton Seabright (GB) | Kawasaki Ninja 400 | +7,579 s |
| 17. | Phillip Tonn (D) | KTM RC 390 R | +18,365 s |

## WM-ENDSTAND FAHRER

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Buis | 207 Punkte |
| 2. | Gonzales | 200 |
| 3. | Gennai | 180 |
| 4. | Geiger | 174 |
| 5. | Vannucci | 155 |
| 6. | Svoboda | 121 |
| 16. | Lehmann | 46 |

## WM-ENDSTAND HERST.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Kawasaki | 342 Punkte |
| 2. | Yamaha | 302 |
| 3. | KTM | 205 |
| 4. | Kove | 22 |

## NACHRICHTEN

### MOTORRAD-WM

Eine weitere Legende des Motorradsports ist von uns gegangen. Letzten Freitag verstarb im Alter von 90 Jahren Lucio Castelli. Er fuhr in den 1950er-Jahren Motocross und Straßenrennen und wurde bei MV Agusta Mechaniker von Giacomo Agostini während dessen ganzer Zeit bei MV.

### IDM SUPERBIKE

Nach einem Jahr wird der Fahrwerksservice der „Wilbers by ZF Performance Suspension“ innerhalb der IDM wieder eingestellt. Stattdessen arbeitet die Wilbers-Mannschaft nach den Erfahrungen der vergangenen Saison am Comeback eines eigenen Teams.

Superbike-WM

# Erst zum Schluss

Der Samstag war für Dominique Aegerter ernüchternd, aber am Sonntag legte er zu und fand zu seiner Form zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Dominique Aegerter kam am Samstag an seinem 33. Geburtstag nicht wirklich in Feierlaune. In der Superpole kam er nicht über den 17. Startplatz und im ersten Rennen nicht über Platz 14 hinaus. „Das Rennen war schwierig, denn ich hatte große Probleme beim Überholen und meinen Rhythmus zu finden.“ Am Sonntag wurde es besser. Im Superpole Race musste sich Aegerter zwar wieder mit dem 14. Platz begnügen, doch am Nachmittag zeigte er eine starke Leistung und fuhr bis auf den achten Platz vor. „Wir haben im Warm-up einen Schritt gemacht“, freute sich Aegerter. „Dennoch war es im Superpole Race nicht leicht, die Jungs vor mir zu überholen. Im zweiten Rennen fand ich meine Form, und das Team hat etwas gefunden, das mir mehr Vertrauen gab. Natürlich haben wir auch ein wenig von dem Zwischenfall in Kurve 3 profitiert, wo wir einige Positionen gewonnen haben. Aber gegen Ende des Rennens wurde unsere Pace immer stärker. In der letzten Runde machte ich leider beim Versuch, Petrucci zu überholen, einen Fehler, was Lecuona sofort ausnutzte.“ ■

YAMAHA

**Dominique Aegerter: Nach Problemen am Geburtstag am Sonntag viel stärker**

Superbike-WM

# Zweimal Top 10

Philipp Öttl konnte seine gute Form von Aragón auch in Portimão weiterführen und landete zweimal in den Top 10.

Von: **Imre Paulovits**

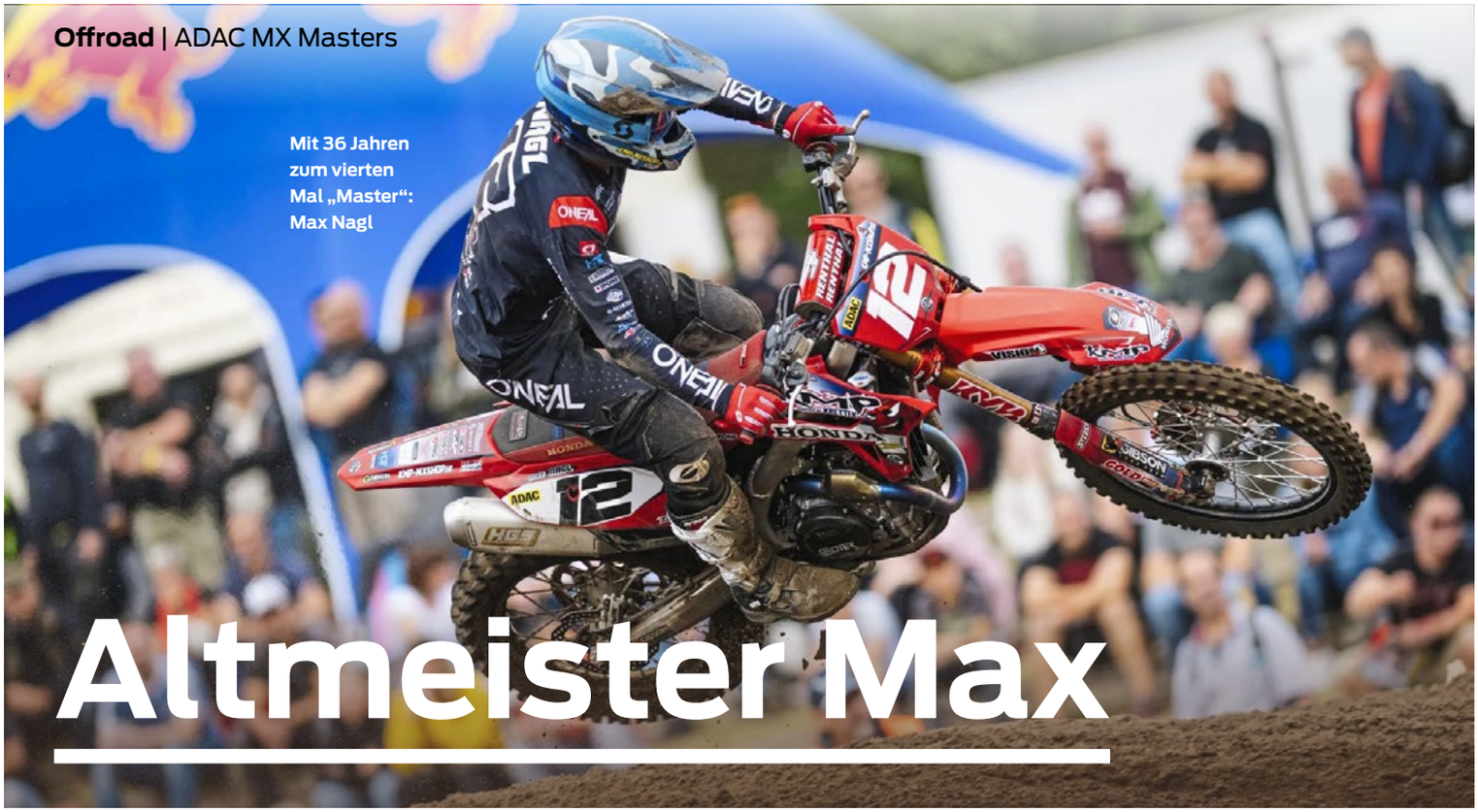
Philipp Öttl kam über das Wochenende in Portimão immer mehr in Schwung. Am Freitag noch Zwölftschnellster, schloss er den Samstag nach dem ersten Rennen als Elfter ab, wurde im Superpole Race Zehnter und im zweiten Rennen schließlich Achter. „Ich kam im ersten Rennen gut weg, und ich versuchte mit Andrea Locatelli mitzufahren, doch er war etwas schneller als ich, und dann fing mein Hinterreifen bereits früh an nachzulassen“, erzählte der GoEleven-Pilot. „Für das Superpole-Rennen haben wir uns für den SCX-Reifen entschieden. Ich hatte einen unterhaltsamen Kampf mit Garrett Gerloff, leider fehlten mir schließlich zwei Zehntel, dass ich meine Startposition hätte verbessern können. Im zweiten Rennen konnte ich früh an Bassani vorbei und kämpfte in der Gruppe, in der es um P6 ging. Leider ließ mein Reifen zum Schluss etwas nach, so konnte ich nicht weiter nach vorn. Aber es war wieder ein solides Wochenende. Jetzt freue ich mich auf das Saisonfinale in Jerez, wo ich noch einmal gut abschneiden will.“ ■

TEAM GOELEVEN

**Philipp Öttl (#5): Viele Kämpfe und Überholmanöver, drei starke Rennen**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Mit 36 Jahren zum vierten Mal „Master“: Max Nagl

ADAC MOTORSPORT

# Altmeister Max

Max Nagl (KMP Honda) ließ auch beim Serienfinale im tiefen Sand von Dreetz nichts mehr anbrennen und verteidigte seinen Titel in der Topklasse der ADAC MX Masters souverän. Der Konkurrenz um KTM-Pilot Tom Koch und den Franzosen Jordi Tixier blieb nur, dem Altmeister ehrfürchtig zum insgesamt vierten Masters-Triumph zu gratulieren.

Von: **Frank Quatember**

Im roten Umhang stand Max Nagl ganz oben auf dem Podium, ließ sich Regen und Wind um die Nase spielen und von Team und Fans feiern. Der mittlerweile 36-jährige Weilheimer, der seit vielen Jahren im belgischen Sandparadies Lommel lebt, nutzte seinen Standortvorteil und deklassierte den Rest des Feldes: „So wie die Saison in Drehna anfing, ging sie zu Ende mit drei Laufsiegen. Einfach mega“, jubelte der Schützling von KMP-Teambesitzer Alex Karg.

„Ich liebe Sandfahren. Je schneller man im Sand fährt, umso weniger Fehler macht man. Der Schlüssel waren an diesem Wochenende natürlich auch meine Starts. Ich habe reingehalten mit vollem Risiko und bin dann weggefahren. In Lauf 2 hatte ich sogar noch einen Highsider drin, trotzdem war der Vorsprung groß genug. Ich denke, ich werde noch mal eine Saison dranhängen, auch wenn ich mit Tanel Leok der Älteste im Feld bin.“

Der Sieg im dritten Rennen machte klar, wie überlegen der Oberbayer in Dreetz agierte, denn Nagl stand bereits nach Lauf 2 als neuer Champion fest. Nicht ganz so glücklich war der Zweite der Meisterschaft, WM-Pilot Tom Koch aus dem KTM-Team des deutschen Motocross-Urgesteins Herbert Kosak. Der 25-jährige Wormstedter hielt das Rennen um den Titel bis zum Finale in Dreetz offen, erwischte aber nicht sein bestes Wochenende im schweren Brandenburger Sand. Koch: „Es war ein hartes Wochenende für mich, meine Starts waren nicht gut genug. Trotzdem bin ich nicht unzufrieden mit der Saison, wir sind in Schlagdistanz. Ich würde gerne Supercross im Winter fahren, aber leider haben wir nur zwei Rennen in Deutschland. Von daher liegt mein Fokus auf der WM und den Masters im kommenden Jahr.“

## Jordi Tixier chancenlos

Platz 3 in der Endabrechnung belegte der Franzose Jordi Tixier, ebenfalls auf KMP-Honda. Der Ex-Weltmeister und zweifache Masters-Sieger stand nur einmal in Holzgerlingen ganz oben auf dem Podium und konnte zu keiner Zeit in den Zweikampf um die Meisterschaft eingreifen.

Der Waliser Adam Sterry (Sarholz-KTM) verbuchte ebenfalls einen Tagessieg in Mölln und landete auf Platz 4. Die Top 5 beschloss der junge Brandenburger Maximilian Spies (19) auf Kosak-KTM, der damit seine erste Saison in der großen Masters-Klasse erfolgreich beendete. Spies feierte sogar einen Tagessieg im Sandkasten von Tensfeld und gehört zweifellos zu den wenigen deutschen Hoffnungsträgern für die nächsten Jahre.

Für den Thüringer Henry Jacobi, der bis Saisonmitte noch gut platziert im Rennen lag, endete die Saison nach dem Schlammrennen in Gaildorf mit einer Schulter-OP. Wie und ob es für den erst 26 Jahre alten Bad Sulzaer weitergeht, steht bislang in den Sternen. ■

ADAC MOTORSPORT

**Einfach mega: Nagl und Alex Karg**

## ADAC MX MASTERS

**Dreetz, 1. Lauf, 30. September**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Max Nagl (D) | Honda |
| 2. | Tom Koch (D) | KTM |
| 3. | Adam Sterry (GB) | KTM |
| 4. | Jordi Tixier (F) | Honda |
| 5. | Lars van Berkel(NL) | Honda |
| 6. | Stefan Ekerold (D) | Husqvarna |
| 7. | Gert Krestinov (EST) | Honda |
| 8. | Tanel Leok (EST) | Husqvarna |
| 9. | Oriol Oliver Vilar (E) | KTM |
| 10. | Maximilian Spies (D) | KTM |

**Dreetz, 2. Lauf, 1. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Max Nagl (D) | Honda |
| 2. | Jordi Tixier (F) | Honda |
| 3. | Oriol Oliver Vilar (E) | KTM |
| 4. | Adam Sterry (GB) | KTM |
| 5. | Tom Koch (D) | KTM |
| 6. | Lars van Berkel (NL) | Honda |
| 7. | Maximilian Spies (D) | KTM |
| 8. | Gert Krestinov (EST) | Honda |
| 9. | Lukas Platt (D) | KTM |
| 10. | Stefan Ekerold (D) | Husqvarna |

**Dreetz, 3. Lauf, 1. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Max Nagl (D) | Honda |
| 2. | Jordi Tixier (F) | Honda |
| 3. | Tom Koch (D) | KTM |
| 4. | Adam Sterry (GB) | KTM |
| 5. | Oriol Oliver Vilar (E) | KTM |
| 6. | Stefan Ekerold (D) | Husqvarna |
| 7. | Gert Krestinov (EST) | Honda |
| 8. | Lukas Platt (D) | KTM |
| 9. | Lars van Berkel (NL) | Honda |
| 10. | Maximilian Spies (D) | KTM |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Endstand nach 8 Rennen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Max Nagl | 486 Punkte |
| 2. | Tom Koch | 456 |
| 3. | Jordi Tixier | 413 |
| 4. | Adam Sterry | 383 |
| 5. | Maximilian Spies | 346 |
| 6. | Nico Koch (D) | 211 |
| 7. | Noah Ludwig (D) | 204 |
| 8. | Stefan Ekerold | 197 |
| 9. | Tim Koch (D) | 189 |
| 10. | Henry Jacobi (D) | 187 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Vierter Titel: Bartosz Zmarzlik gehört jetzt zu den ganz Großen

FIM VELDHUIZEN

# Barteks Nummer vier

Bartosz Zmarzlik raubte im entscheidenden Finale Freddie Lindgren die Chance, doch noch Weltmeister werden. Mit einem unglaublichen Husarenritt konnte der Pole seinen vierten Titel gewinnen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Die Disqualifizierung des WM-Führenden Zmarzlik in Vojens schaffte für den finalen GP in Torun eine unerwartete Spannung. Der Pole ging mit nur noch sechs Punkten Vorsprung vor Lindgren ins Rennen. Man sah dem Titelverteidiger die Anspannung an. Es ist nur zu erahnen, wie viel Druck auf dem 28-Jährigen lastete. Aber schon in seinem ersten Lauf setzte Zmarzlik – nach mäßigem Start – eine unglaublich eindrucksvolle erste Duftmarke.

Den direkten Vergleich mit dem Polen verlor Lindgren in Heat 10. Zmarzlik und der Schwede gewannen ihre Halbfinals jeweils nach brillanten Starts. Die Entscheidung um den Titel fiel damit erst im Finallauf. Den hätte Lindgren gewinnen müssen, wenn Zmarzlik Letzter geworden wäre. Dann hätte ein Stechen die WM entscheiden müssen. Aber dazu kam es nicht. Einmal mehr legte „Bartek“ einen wahren Traumstart hin und deklassierte seine Gegner. „Fast Freddie“, der neben Zmarzlik startete, hatte zu keinem Moment in diesem Endlauf Möglichkeiten, auch nur annähernd an den Polen heranzukommen. Leichtfüßig fuhr Bartosz vor 15 500 Zuschauern seinem vierten WM-Titel entgegen.

## Zmarzlik Nummer sieben

Bartosz Zmarzlik ist nun – neben Tony Rickardsson (6 Titel), Ivan Mauger (6), Ove Fundin (5), Barry Briggs (4), Hans Nielsen und Greg Hancock (4) – der siebte Fahrer, der vier oder mehr WM-Titel gewinnen konnte. Aber niemand in diesem erlauchten Klub konnte seinen vierten Titel in so jungen Jahren wie Zmarzlik gewinnen!

„Es war das erste Mal, dass ich das Gefühl hatte, ich muss etwas tun, denn ich fühlte mich, nachdem, was in Vojens passiert ist, ein bisschen schlecht. Doch jetzt fühle ich mich wie der glücklichste Mensch der Welt“, kommentierte der erneute Titelträger. Dennoch sei an dieser Stelle erinnert, dass der russische Weltmeister von 2021, Artem Laguta, seit zwei Jahren wegen politischer Entscheidungen nicht an der GP-Serie teilnehmen darf und sportlich nicht entthront wurde. Gleiches gilt für seinen Landsmann Emil Sayfutdinov, der zurzeit in der Form seines Lebens fährt.

Fredrik Lindgren zeigte sich zumindest äußerlich sehr erfreut, dass er nach zweimal Bronze nun zum ersten Mal eine Silber-Medaille gewinnen konnte. „Ich bin sehr stolz auf meine Saison. Ich bin in dieser Saison sehr konstant gewesen und habe die meisten Finals erreicht. Dies ist das bisher beste Ergebnis meiner Karriere. Ich bin immer noch sehr motiviert und habe das Gefühl, dass ich noch besser werden kann“, kommentierte der Schwede.

## Ein historischer Moment

Martin Vaculik überstrahlte mit seinem Lächeln alles um sich herum: „Ich bin so glücklich über diese Bronzemedaille. Das ist ein historischer Moment für den Speedway-Sport in der Slowakei.“ Für ihn und sein Land war es die erste WM-Medaille überhaupt.

Kai Huckenbeck war erneut als Nachrücker dabei. Der Werlter wird zumindest mit zwei brillanten Läufen in Erinnerung bleiben: In Heat 8 fuhr er vom letzten Platz noch an die Spitze und zeigte Becker, Zmarzlik und Dudek deren Grenzen. In Lauf 20 dominierte er schon frühzeitig Lindgren, Holder und Michelsen. Eine Disqualifizierung im ersten Lauf nach einer unglücklichen Kollision kosteten „Hucke“ die mögliche Teilnahme an den Halbfinals. Die weiteren Platzierten Jack Holder, Leon Madsen und Robert Lambert werden auch im nächsten Jahr wieder im GP starten. Ebenso wie Mikkel Michelsen als Europameister sowie Jason Doyle und Szymon Wozniak, die sich via GP-Challenge qualifiziert haben. Überraschend wird auch Jan Kvech, der im Challenge Fünfter wurde, mit dabei sein. Alle anderen Fahrer müssen auf eine der fünf permanenten und noch zu vergebenden Wildcards hoffen. ■

FIM VELDHUIZEN

Konkurrenz chancenlos: Zmarzlik

## SPEEDWAY-WM

**Torun (PL), 30. September**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Bartosz Zmarzlik (PL) | 12 Punkte |
| 2. | Fredrik Lindgren (S) | 10 |
| 3. | Leon Madsen (DK) | 9 |
| 4. | Patryk Dudek (PL) | 8 |
| 5. | Martin Vaculik (SK) | 10 |
| 6. | Robert Lambert (GB) | 9 |
| 7. | Jack Holder (AUS) | 9 |
| 8. | Max Fricke (AUS) | 8 |
| 9. | Jason Doyle (AUS) | 8 |
| 12. | Kai Huckenbeck (D) | 6 |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Endstand nach 10 Läufen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Bartosz Zmarzlik | 158 Punkte |
| 2. | Fredrik Lindgren | 150 |
| 3. | Martin Vaculik | 125 |
| 4. | Jack Holder | 123 |
| 5. | Leon Madsen | 111 |
| 6. | Robert Lambert | 108 |
| 7. | Dan Bewley (GB) | 104 |
| 8. | Jason Doyle | 96 |
| 9. | Max Fricke | 83 |
| 17. | Kai Huckenbeck | 11 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Portugiesische Hitze

Josep Garcia (KTM) auf Medaillenkurs: Doppelsieg in Portugal

FUTURE7MEDIA

Ob die sengende Hitze beim vorletzten Enduro-WM-Lauf im portugiesischen Valpacos ein Heimvorteil für den Spanier Josep Garcia war? Der KTM-Fahrer konnte beide Tage nach heftigen Kämpfen gewinnen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Auftaktsieg für den Spanier beim vorabendlichen Prolog, doch am Morgen des ersten Fahrtages war zunächst Titelverteidiger Andrea Verona auf GasGas der stärkste Fahrer und Garcia brauchte eine Runde und drei Sonderprüfungen, um wieder an die Spitze zu kommen. Im weiteren Verlauf kämpfte sich Beta-Pilot Steve Holcombe, der aktuell Führende in der GP-Wertung, immer dichter heran. Doch es reichte nach zwölf Sonderprüfungen nicht ganz: 2,2 Sekunden hinter dem Zweiten Verona und 6,3 Sekunden hinter Tagessieger Garcia. Der nächste Fahrer, Zachary Pichon, hatte auf Platz 4 schon eine Minute und 27 Sekunden Abstand zur Spitze.

Am zweiten Tag startete Holcombe richtig durch: Gleich die ersten beiden Sonderprüfungen gingen an den Briten, der damit die Führung übernahm. Eine Runde und drei Sonderprüfungen später war Garcia jedoch wieder vorne. Aber der Abstand war hauchdünn, und die einzelnen Tests wurden fast abwechselnd gewonnen. In der vorletzten Prüfung des Tages konnte Holcombe den bis dahin nur eine halbe Sekunde vor ihm liegenden Garcia scheinbar endgültig überholen. Doch der Spanier schlug in der letzten Sonderprüfung wieder zurück und holte sich erneut den Gesamtsieg.

## Keine Titelentscheidung

Andrea Verona hatte da mit dem Tagessieg nichts mehr zu tun: In der vorletzten Enduro-Prüfung stürzte er und fiel 30 Sekunden zurück. Seine Aufholjagd wurde durch einen weiteren Sturz im letzten Cross-Test gebremst, dennoch blieb er mit einer halben Minute Vorsprung auf Tagesrang 3 und verhinderte so eine vorzeitige Titelentscheidung.

Unter Wert geschlagen wurde Brad Freeman an beiden Tagen mit den Rängen 12 beziehungsweise 9: Dabei war der Brite bis zu seiner Verletzung beim letzten WM-Lauf klarer Führender in der GP-Wertung. Mit den Plätzen 2 und 1 in der E3-Klasse baute er aber zumindest dort seine Führung weiter aus.

Nicht so gut lief es für den Deutschen Jeremy Sydow: Vor drei Wochen für seinen Arbeitgeber Sherco noch französischer Junioren-Meister geworden, kämpfte er in Portugal hart, aber vergeblich. Am ersten Tag verlor er in der vorletzten Sonderprüfung Platz 3 bei den Junioren durch drei Stürze. Am zweiten Tag blieb er zwar fehlerfrei, trotzdem waren gleich vier Junioren vor ihm. Aber in der Meisterschaftswertung ändert sich für den Deutschen weder bei den Junioren noch in seiner Hubraumklasse etwas: Er bleibt dort auf Meisterschaftsrang 3 beziehungsweise auf dem zweiten Platz bei den Junioren1. ■

## ENDURO-WM

**Valpacos (E), 1. Tag, 30. September**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Josep Garcia (E), KTM | 1:12.01,87 h. |
| 2. | Andrea Verona (I), GasGas | +6,37 s |
| 3. | Steve Holcombe (GB), Beta | +8,58 s |
| 4. | Zachary Pichon (F), Sherco | +1.27,19 m |
| 5. | Sam. Bernardini (I), Honda | +1.41,07 m |
| 6. | J. McCanney (GB), Husqv. | +1.46,62 m |
| 7. | H. MacDonald (GB),Sherco | +1.53,88 m |
| 8. | N. Watson (GB), Honda | +1.55,54 m |
| 9. | Theop. Espinasse (F), Beta | +2.10,17 m |
| 10. | Daniel Milner (AUS), TM | +2.10,25 m |

**Valpacos (E), 2. Tag, 01. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Josep Garcia (E), KTM | 1:11.51,62 h |
| 2. | Steve Holcombe (GB), Beta | +1,90 s |
| 3. | Andrea Verona (I), GasGas | +58,83 s |
| 4. | N. Watson (GB), Honda | +1.24,70 m |
| 5. | H. MacDonald (GB),Sherco | +1.35,78 m |
| 6. | Zachary Pichon (F), Sherco | +1.40,61 m |
| 7. | J. McCanney (GB), Husqv. | +1.47,85 m |
| 8. | Daniel Milner (AUS), TM | +1.50,05 m |
| 9. | Brad Freeman (GB), Beta | +1.57,42 m |
| 10. | Theop. Espinasse (F), Beta | +2.19,02 m |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Nach 12 von 14 Tagen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Steve Holcombe | 196 Punkte |
| 2. | Andrea Verona | 177 |
| 3. | Josep Garcia | 170 |
| 4. | Brad Freeman | 162 |
| 5. | Hamish MacDonald | 127 |
| 6. | Theophile Espinasse | 96 |
| 7. | Nathan Watson | 95 |
| 8. | Zachary Pichon | 90 |
| 9. | Mikael Persson (S) | 73 |
| 18. | Luca Fischeder (D) | 17 |

## NACHRICHTEN

### DEUTSCHE MXON-HOFFNUNGEN

Nur noch wenige Tage bis zum letzten Höhepunkt der Motocross-Saison 2023, dem MXoN im französischen Ernée. Für Deutschland gehen Ken Roczen (MXGP), Simon Längenfelder (MX2) und Tom Koch (Open) an den Start, ein schlagkräftiges Team. GasGas-Star Simon Längenfelder brachte es auf den Punkt: „Auf jeden Fall haben wir dieses Jahr ein extrem gutes Team. Tom war beim letzten MXGP-Rennen in den Top Ten, was schon echt gut ist. Und zu Kenny braucht man nichts zu sagen. Ich denke, dass wir auf jeden Fall ein gutes Resultat schaffen können. Wir werden im Team eine geile Stimmung haben."

### HELLRIGL UND KRATZER VIZEMEISTER

Nachdem mit Marcel Stauffer der Doppelmeister bereits feststand, konzentrierte sich das Geschehen beim MX-ÖM-Finale in Hochneukirchen auf die Vizes. In der MX2-Klasse konnte Florian Hellrigl (KTM) seinen Vorsprung vor Verfolger Florian Dieminger (GasGas) sogar ausbauen und zur Nummer 2 avancieren. In der Klasse gewann Stauffer alle 16 Saisonrennen! In der Open-Klasse konnte Michael Kratzer (Honda) den abwesenden Johannes Klein überflügeln und den zweiten ÖM-Rang erringen.

### POLEN EUROPAMEISTER

Das polnische Paar Piotr Pawlicki/Szymon Wozniak gewann in Opole die Speedway-Paar-Europameisterschaft mit 26 Punkten vor Dänemark (24) und Finnland (20).

### GODDEN-SIEG IN NEUENHASSLAU

Das Grasbahnrennen in Neuenhasslau gewannen in der Seitenwagenklasse die Vize-Europameister Mitch Godden/Paul Smith vor Manuel und Melanie Meier und Ole Möller/Sindy Viragos. Bei den Solisten siegte Marcel Sebastian vor Jeffrey Sybesma. Dritte wurde dessen Schwester Nynke.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

**FÜR SIE ZUR WAHL**

**€ 30 TankBON-Gutschein**
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

**Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset**

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

**Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:** • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

## motorsport-aktuell.com/angebot

**oder telefonisch 0781 639 6651**

**Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.**

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

# MOTORMARKT

## Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

## Alfa Romeo

**2010 Alfa Romeo 8C Spider,** 1. Hand, deutsch, erst 6.751 km, komplettes Zubehör, der Beste. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

## Aston Martin

**Aston Martin DBS Superleggera Coupé,** EZ 01/2019, 6.300 km, onyx black, Fzg. Nr. 206538, 268.007,- €. Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile SE & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, https://www.astonmartin-hamburg.com H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60896*

## Audi

**Leasingübernahme RS e-tron GT,** inkl. Reifen-Flat 8-fach, attraktive Konditionen, akt. 11000 km, 440 kW, Vollausstattung, Details auf Anfrage. Tel. 0160/90938121

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60877*

**Bücher:**
www.motorbuch-versand.de

## BMW

**Anhängerkupplungen für alle BMW.** Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

## BMW Alpina

**2002/03 BMW Alpina Z8 Roadster, gutes Auto für Sammlung … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

## Bugatti

**2005/15 Bugatti Veyron, europäisches Auto mit Wartungsnachweisen … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

## Ferrari

**Koenig Specials Frontspoiler** mit Scheinwerfer für Testarossa + Flammrohrauspuff offen, ges. € 2900,-. Tel. 089/2711884

## Ford

**Sierra Cosworth Flügel** EZ 09/86, schw., 118000 km, Erstbesitz, Revision Motor bei 100000 km, TÜV neu, sehr guter Zustand, Inspektion neu, 69.900,- €. 0175/4935719

## Hyundai

**SantaFe4WD, Premium, 7Sitzer, Pano,** 1. Hd., Mod. 2021, 52000 km, Vollausst. & JW-Zust., scheckh.gepfl., Inspektion bei Hyundai neu, 38.790,- €. 0152/29362733

## Jaguar

**1993 Jaguar XJ220,** original 7.200 km! 1A Wartungshistorie, € 498.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, cargold-collection.com, 040/25335000 H

## Lamborghini

**Spezial-Sportwagenversicherung,** günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

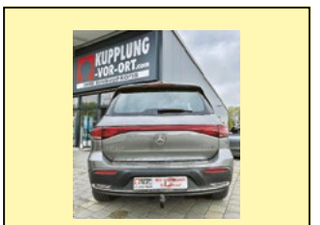
## Mercedes

**1985/91 Mercedes 560 SEC/SEL 6.0 AMG, nur original mit Nachweis … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

**300 SE W126,** Bj. 03/88, 148000 km, TÜV neu, Autom., SD, Velours, sehr gepflegt, Familienbesitz, € 14.500,-. 0171/7556467

**BRABUS auf Basis AMG EQS 53,** elektrisch, 560 kW/761 PS, 0 km, selenitgrau magno, Stromverbr. 24-21,2 (kWh/100 km), 231.455,- €, (MwSt. awb.). BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 - 777 0, www.brabus.com H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60892*




**Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle.** Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

## Porsche

**2011 Porsche 911 GT3 4.0, geringe Laufleistung, keine Rennstrecke … Haben Sie Ihn?Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

**Panamera Diesel,** Exote, zu verk., VB 60.000,- €. Tel. 0172/6913209

**1995 Porsche 993 GT2/ GT2 RS, Originalfahrzeug mit Historie… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

**1976 Porsche 911 S Targa,** Farbrarität: oakgreen met., vollrestauriert, matching, € 136.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

**Porsche AT-Motoren:** 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

**2003/06 Porsche Carrera GT, unfallfrei, deutsche Erstzulassung … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

# www.Rennsportshop.com

## Renn/Rallye

**Hewland Vertrieb Deutschland,** Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

## Rolls-Royce

**2009 Rolls Royce Phantom EWB,** Chauffeur gepflegt, erst 65.000 km, € 237.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, cargold-collection.com, 040/25335000 H

**Jetzt online abonnieren!**
MOTOR SPORT aktuell
*Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!*
www.motorsport-aktuell.com/abo

## Veranstaltungen

**Freies Fahren Autodrom Most am 22. Oktober 2023** www.amc-burgau.de

## Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER RENNKASKO

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

# MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

**Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:**

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

**Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG**
**Fahrzeugmarkt MSA**
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 43/23

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,90
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 6,50

| Bitte ankreuzen | Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland) | Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen | jede weitere Zeile | Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile | 2 Zeilen | 3 Zeilen | jede weitere Zeile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ❑ | MOTOR SPORT aktuell | 17,– | 4,25 | 9,20 | 16,10 | 18,40 | 4,60 |
| ❑ | MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD | 21,– | 5,25 | 15,– | 30,– | 45,– | 15,– |
| ❑ | MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto | 60,– | 15,– | 50,40 | 88,20 | 100,80 | 25,20 |

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

**REDAKTION**
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
**VERLAG**
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
**Abonnentenservice Deutschland:**
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
**Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:**
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

# Leserbriefe

MOTORSPORT IMAGES

**NASCAR-Tank-Unfall: Die Truppe von Joe Gibbs Racing sorgte in Talladega für ein kleines Lagerfeuer in der Boxengasse**

## Bodenständiger Motorsport

**NASCAR Euro Oschersleben**
**MSa 42/2023**

September 2023, ein Marktplatz. Ich habe meinen „Vor-Ort-Erstkontakt“ mit NASCAR! Am Ende erreichte das Grinsen die Ohren. Ein tolles Event, zu dessen Gelingen im maßgeblichen Teil die fantastischen Fans im Infield beigetragen haben. Ebenfalls schafften es die Veranstalter und auch die Händler, amerikanischen Flair zu verbreiten. Inklusive der Show-Bühne. Auch den Besitzern diverser US-Cars sei gedankt. Morgens konnte ich in manchen Boxen nah dran sein. Und Rennen gab es auch noch! Ehrlicher und bodenständiger Motorsport, das passt zu Oschersleben. Das macht Lust auf mehr!

**Michael Thomae,**
**D-32427 Minden**

## Alonso kein Vorzeigeheld

**Formel-1-Piloten in der WEC**
**MSa 42/2023**

Als ich das Editorial in der Ausgabe 42 las, musste ich mehrfach lächelnd den Kopf schütteln. Grundsätzlich begrüße auch ich den Zulauf der Formel-1-Piloten zum Langstreckensport. Aber Sie stellen hier Fernando Alonso als Vorzeigehelden für einen leichten Umstieg dar, weil er als Debütant zweimal hintereinander in Le Mans gewann. Dieses Beispiel hinkt gewaltig! Ich möchte keineswegs die Leistung der Toyota-Piloten schmälern. Aber nachdem sich Porsche 2017 aus dem Langstreckensport zurückzog, war Toyota praktisch konkurrenzlos.

Fernando Alonso war darauf versessen, nach Graham Hill der nächste Triple-Crown-Gewinner zu werden. Dafür sollten Siege in Le Mans und Indianapolis her. Toyota legte ihm für Le Mans den roten Teppich aus. Aber ob das nun ein wirklich erkämpfter Sieg war, lassen wir einmal dahingestellt. Beim Indy 500 ist er ja dann bekanntlich zweimal kläglich gescheitert. Trotzdem freue ich mich, dass durch den Zulauf der Hersteller und ehemaligen Formel-1-Fahrer wieder richtig Leben in den schon lange im Sterben liegenden Langstreckensport kommt.

**Mario Grabmann,**
**D-72336 Balingen**

**KONTAKT**

**MOTORSPORT aktuell**
**«Leserbriefe»**
70162 Stuttgart
**E-Mail:** msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

**DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL**

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

**9. Oktober: Freies Fahren Nordschleife (Pkw)**
**23. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)**
**18. November: Freies Fahren Hockenheim (Pkw)**
Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Termine

## TV-Programm

| | | |
|---|---|---|
| **Donnerstag, 05. Oktober** | | |
| 16.30 | F1 Warm Up, Motorsport Spezial **LIVE** | Sky Sp. News* |
| **Freitag, 06. Oktober** | | |
| 14.30 | Formel 1 Losail, Fahrer-PK (Aufz.) | Sky Sport F1* |
| 15.15 | Formel 1 Losail, Freies Training **LIVE** | Sky F1*/ORF 1 |
| 17.00 | Formel 1 Losail, Teamchef-PK **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 18.45 | Formel 1 Losail, Qualifying **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 18.55 | Formel 1 Losail, Qualifying **LIVE** | ORF 1/SRF 2 |
| **Samstag, 07. Oktober** | | |
| 12.10 | Rallye/DRM-Finale Stemwede, Highlights | N-TV |
| 14.45 | Formel 1 Losail, Sprint-Qualifying **LIVE** | Sky F1*/ORF 1 |
| 18.30 | F1 Losail, Sprint **LIVE** (Start: 19.30) | Sky Sport F1* |
| 19.15 | F1 Losail, Sprint **LIVE** (Start: 19.30) | ORF 1/SRF 2 |
| **Sonntag, 08. Oktober** | | |
| 02.10 | Supercars, 1000 km Bathurst **LIVE** | Sport 1+* |
| 13.00 | Motocross, MX of Nations **LIVE** | Eurosport 2* |
| 17.30 | F1 Losail, Rennen **LIVE** (Start: 19.00) | Sky Sport F1* |
| 17.40 | F1 Losail, Rennen **LIVE** (Start: 19.00) | ORF 1 |
| 18.20 | F1 Losail, Rennen **LIVE** (Start: 19.00) | SRF 2 |
| 20.00 | NASCAR Cup, Charlotte Roval **LIVE** | Sport 1+* |
| 22.45 | Formel 1 Losail, Rennen (Zus.) | Servus TV A** |
| 23.00 | Formel 1 Losail, Rennen (Zus.) | Sport 1 |
| **Montag, 09. Oktober** | | |
| ab 20.00 | Formel 1 Losail, Sprint & Rennen (Wh.) | Sky Sport F1* |

## Livestream/Internet

| | | |
|---|---|---|
| **Freitag, 06. Oktober** | | |
| 18.00 | Rallye-EM Ungarn, WP 1 **LIVE** | www.rally.tv* |
| ca. 21.30 | IGTC 8h Indianapolis, Qualifying **LIVE** | YouTube |
| **Samstag, 07. Oktober** | | |
| ca. 00.40 | IGTC 8h Indianapolis, Pole-Shootout **LIVE** | YouTube |
| ab 08.15 | NLS 9. Lauf, Quali & Rennen (12.00) **LIVE** | www.vln.de |
| ab 09.15 | Rallye-EM Ungarn, der Samstag **LIVE** | www.rally.tv* |
| ab 10.00 | Rallycross-WM Kapstadt, 1. Tag **LIVE** | www.rally.tv* |
| ca. 16.00 | IGTC 8h Indianapolis, Rennen **LIVE** | YouTube |
| 18.45 | X-Trial-WM, Andorra la Vella **LIVE** | motorsport.tv* |
| **Sonntag, 08. Oktober** | | |
| ab 09.05 | Rallye-EM Ungarn, der Sonntag **LIVE** | www.rally.tv* |
| ab 10.00 | Rallycross-WM Kapstadt, 2. Tag **LIVE** | www.rally.tv* |
| ab 10.45 | JuniorGP/Moto2-EM Aragón **LIVE** | YouTube |

*kostenpflichtig *nur in Österreich

## Die nächsten Rennveranstaltungen

| | | |
|---|---|---|
| **Automobil** | | |
| **06.–08.10.** | Rallye-EM, Nyíregyháza/Ungarn | H |
| **07.10.** | Intercontinental GT Challenge, Indianapolis | USA |
| **07.10.** | Nürburgring Langstrecken-Serie, 9. Lauf | D |
| **07./08.10.** | Rallycross-WM, Kapstadt/Killarney (2 Läufe) | ZA |
| **07./08.10.** | NASCAR Xfinity/Cup, Charlotte (Roval) | USA |
| **08.10.** | Formel 1, Katar-Losail | Q |
| **08.10.** | Supercars Australien, 1000 km Bathurst | AUS |
| **08.10.** | Tourenwagen/BTCC, Brands Hatch | GB |
| **08.10.** | RCN 7. Lauf/GLP 6. Lauf, Nürburgring | D |
| **Motorrad** | | |
| **06.–08.10.** | Baja-Weltcup, Baja do Oeste/Castelo Branco | P |
| **07.10.** | Flattrack-WM, Morizès | F |
| **07.10.** | X-Trial-WM, Andorra la Vella | AND |
| **07./08.10.** | Enduro-WM, St Andre/Santiago do Cacem | P |
| **07./08.10.** | Motocross of Nations, Erneé | F |
| **08.10.** | Supermoto-WM, Mettet | B |
| **08.10.** | JuniorGP/Moto2-EM, Aragón | E |
| **08.10.** | Supermoto-DM, Oschersleben | D |
| **08.10.** | Speedway-Bundesliga, Olching vs. Brokstedt | D |

# Vorschau

XPB

**Formel 1: Nach einem Jahr Pause kehrt die Formel 1 nach Katar zurück**

NLS

**NLS 9: Geht der BMW-Durchmarsch auf der Nordschleife weiter?**

NASCAR

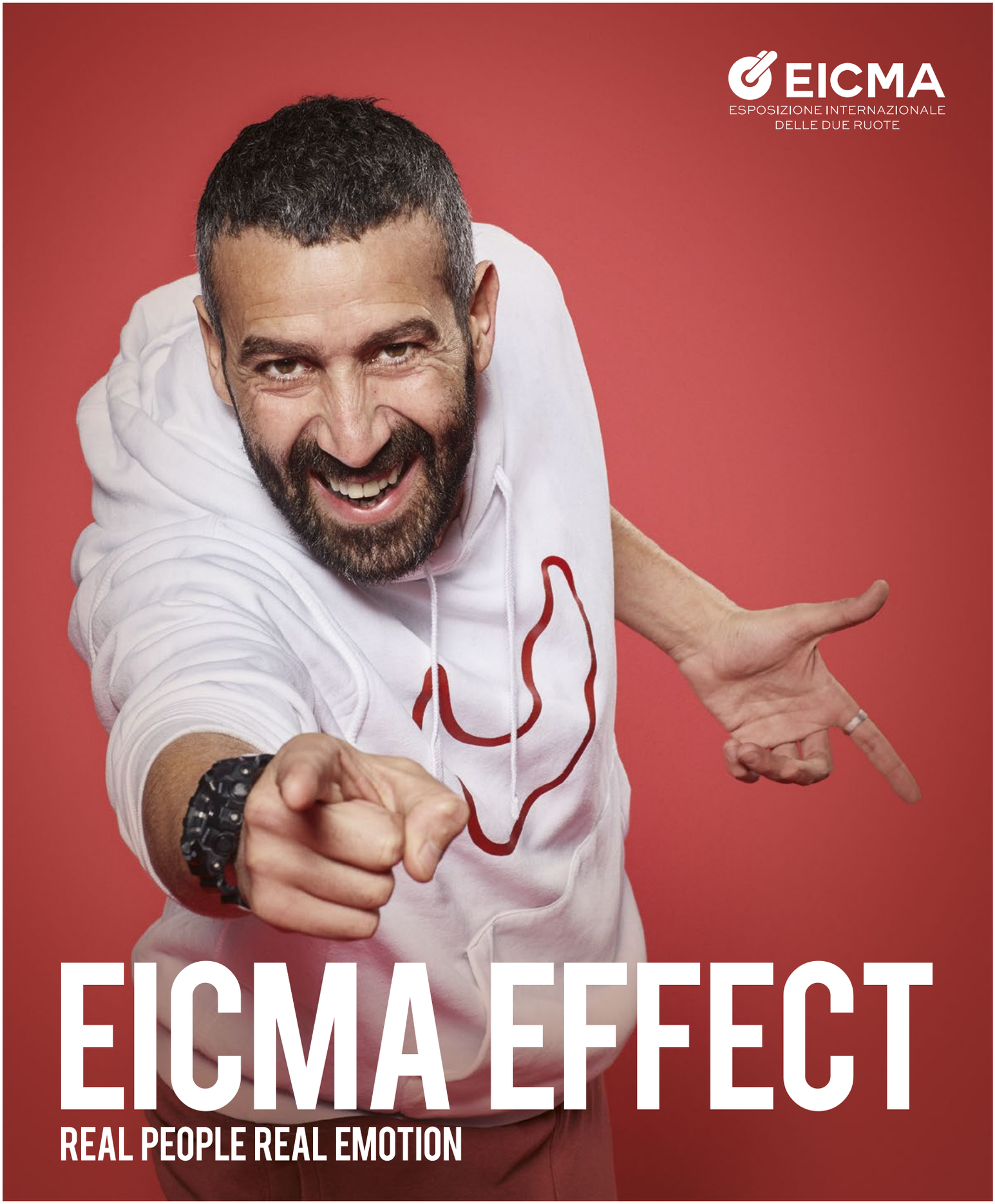
**NASCAR: Auf dem Roval von Charlotte endet die nächste Playoff-Runde**

CEV

**JuniorGP: Der Nachwuchs trifft im Motorland Aragón aufeinander**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.




7.-12. NOVEMBER 2023. MAILAND RHO-FIERA.

In Zusammenarbeit mit

madeinitaly.gov.it | Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale | ITA TALIAN TRADE AGENCY | CONFINDUSTRIA ANCMA | FIERA MILANO | MOTOLIVE | DEEJAY | TISSOT SWISS WATCHES SINCE 1853 | EICMA.IT

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.